

L'Acheminement des importations suisses d'outre-mer

Thèse

présentée à la Faculté de droit et des sciences politiques
de l'Université de Zürich

Pour l'obtention du grade de docteur
ès sciences économiques et politiques

par

PHILIPPE KREBS

de

La Chaux-de-Fonds

Acceptée sur la proposition de
Monsieur le Professeur, Docteur M. SAITZEW



VICHY
IMPRIMERIE WALLON

—
1950

L'Acheminement des importations suisses d'outre-mer

Thèse

présentée à la Faculté de droit et des sciences politiques
de l'Université de Zürich

Pour l'obtention du grade de docteur
ès sciences économiques et politiques

par

PHILIPPE KREBS

de

La Chaux-de-Fonds

Acceptée sur la proposition de
Monsieur le Professeur, Docteur M. SAITZEW

Unveränderter Abdruck einer
der rechts-und staatswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Zürich
vorgelegten Dissertation



A mes parents, à ma grand-mère



Digitized by the Internet Archive
in 2026

AVANT-PROPOS

L'examen du coût de transport du trafic suisse d'outre-mer, plus particulièrement, du trafic d'importations, facteur influant sur l'équilibre de notre économie, dont le bon marché relève de l'âpreté de la lutte s'exerçant entre les différentes voies d'acheminement, devait naturellement attirer l'intérêt des spécialistes en matière de transports ainsi que celui des importateurs suisses et exploitants des diverses voies concurrentes. C'est surtout depuis l'avènement de la navigation rhénane d'où résulta une recrudescence de la lutte pour le trafic suisse que cet intérêt se concrétisa sous la forme d'articles, d'exposés, de conférences, voire même d'études approfondies, donnant ainsi naissance à une vaste documentation. Cependant, si nombreux que furent et sont encore les intéressés à la question, il ne paraît pas, jusqu'à présent, que tous les aspects de ce problème complexe aient été soulignés de façon satisfaisante et surtout aient été traités communément et réunis en un seul et même ouvrage. En effet, alors que les uns, dans le cadre d'une étude portant, plus particulièrement, sur l'un des ports maritimes de transit suisse ou l'une des voies concurrentes, ne traitaient cette question du coût de transport liée étroitement à celle de la concurrence que d'une façon secondaire, les autres en procédant à des comparaisons incomplètes ou partielles ne décrivaient qu'imparfaitement la situation telle qu'elle se présentait. C'est à une telle lacune que le travail suivant tend à remédier.

En premier lieu, dans une première partie, il m'a paru utile de traiter pratiquement les différents facteurs déterminants du bon marché du coût de transport des importations suisses après les avoir recherchés théoriquement dans l'introduction, ne serait-ce que pour donner plus de reflet et de clarté au contenu des seconde et troisième parties intitulées respectivement « l'incidence de la concurrence et, plus particulièrement, de celle de la navigation rhénane sur la structure, l'évolution et la fluctuation des prix de transport des importations suisses durant la période d'entre-deux guerres » et « l'analyse des prix de transport des acheminements concurrents en 1938 ». Dans cette seconde partie, en effet, on verra, plus spécialement, quelles ont été les mesures tarifaires prises par les différents réseaux en compétition dans le but

de soustraire le trafic suisse afférent aux autres voies d'acheminement et, plus particulièrement, la voie rhénane et quelle a été leur influence sur les prix de transport, tandis que dans la troisième et dernière partie, il sera procédé à une comparaison des différents prix de transport maritimes et terrestres ainsi que des frais portuaires, en 1937/38, applicables au transit suisse sur les acheminements concurrents et dans les ports maritimes rivaux, comparaison basée sur des données pratiques d'où nous tirons les conclusions sans recherche aucune des causes de leur cherté ou de leur bon marché, ces dernières étant justement traitées dans la première partie, le dernier chapitre restant réservé à une description de la situation actuelle comparée à celle de 1938.

A la fin de cette courte préface, j'aimerais exprimer à Monsieur le Professeur Manuel Saitzew, mon distingué professeur, ma très respectueuse gratitude pour tout l'intérêt qu'il a bien voulu montrer à mon travail ainsi que pour ses directives et précieux conseils.

J'ai le devoir, ici, de remercier également tous ceux qui ont bien voulu, avec grande obligeance, apporter à mes recherches le concours indispensable de leur appui, de leurs conseils, de leurs connaissances techniques et documentées :

Les différentes personnalités dirigeantes ainsi que les employés supérieurs et subalternes de la Direction générale des C.F.F. à Berne, des services d'exploitation commerciale de la S.N.C.F. à Paris, des Chambres de Commerce de Rotterdam, Anvers et Marseille, de la Compagnie suisse de navigation et de l'office de navigation à Bâle, des différentes maisons de transport ainsi que de toutes les associations intéressées à la navigation rhénane suisse.

Je prie Monsieur Kaspar, secrétaire à la Direction générale des C.F.F. à Berne, avec lequel je me suis trouvé le plus souvent en contact de trouver ici l'expression de ma reconnaissance pour son aide précieuse et efficace.

TABLE DES MATIÈRES

Avant-Propos	V
Table des matières	VII
Répertoire des tableaux, graphiques et figures	IX
Bibliographie	XI
Introduction	1

PREMIERE PARTIE

Les facteurs déterminants du bon marché du coût de transport des importations suisses

CHAPITRE PREMIER. — La situation économique et la force d'attraction des principaux ports maritimes concurrents du transit suisse	14
1. Sources de trafic. — II. Activités maritime et commerciale. — III. « Quick dispatch ». — IV. Frais portuaires.	
CHAPITRE II. — Les caractéristiques de la voie rhénane et leur influence sur les frêts	31
I. Influence de la pente. — II. Caractéristiques hydrographiques. — III. Caractéristiques techniques du fleuve, en particulier, sur le tronçon Strasbourg-Bâle. — IV. Caractéristiques techniques du matériel navigant. — V. Caractéristiques économiques, état de l'offre et de la demande de tonnage.	
CHAPITRE III. — La contexture des tarifs exceptionnels de transit et la tarification suisse	46
I. But et forme des tarifs exceptionnels de transit. — II. Contexture des tarifs de transit en Allemagne, France, Belgique, Hollande et Italie. — III. Tarification suisse applicable au trafic d'importation d'outre-mer.	

DEUXIEME PARTIE

L'incidence de la concurrence et, plus particulièrement, de celle de la voie rhénane sur la structure, l'évolution et la fluctuation des prix de transport des importations suisses durant la période d'entre-deux guerres

CHAPITRE IV. — Caractéristiques des différentes mesures tarifaires entreprises par les chemins de fer français et allemands	62
I. Mesures tarifaires françaises. — II. Mesures tarifaires allemandes. — III. Réciprocité des mesures tarifaires. — IV. Ententes.	

CHAPITRE V. — L'incidence de la concurrence et de la nouvelle tarification suisse de 1929 sur l'évolution des prix de transport ferroviaires italiens	76
I. Première offensive des chemins de fer italiens. — II. Nouvelle tarification suisse et deuxième offensive des chemins de fer italiens. — III. Troisième offensive des chemins de fer italiens et contre-mesures tarifaires françaises.	
CHAPITRE VI. — Les fluctuations des prix de transport terrestres durant la période d'entre-deux guerres	90
I. Déductions particulières tirées des fluctuations enregistrées. — II. Tendance à la baisse des prix de transport.	

TROISIEME PARTIE

L'analyse des prix de transport des acheminements concurrents en 1937/38

CHAPITRE VII. — Prix de transport rhénans et ferroviaires des différents réseaux étrangers	96
I. Grandeur et nature des réductions accordées par les taxes de transit par rapport à celles du tarif normal. — II. Comparaison des taxes de transit des voies ferrées allemandes, belges et françaises. — III. Avantage de la voie rhénane sur ses concurrents ferroviaires les plus directs. — IV. Comparaison des prix de transport des acheminements méridionaux avec les frets rhénans.	
CHAPITRE VIII. — L'influence des frets maritimes et frais portuaires sur les prix de transport globaux	109
I. Bon marché des frets maritimes. — II. Bon marché des frets maritimes et frais portuaires des ports de la Mer du Nord. — III. Influence négligeable des écarts de frets maritimes et frais portuaires sur ceux des prix globaux concurrents.	
CHAPITRE IX. — La neutralisation des effets de la concurrence par la cherté des chemins de fer suisses	123
I. Cherté des transports suisses. — II. Effets de la taxe de concurrence. — III. Influence des taxes suisses sur les prix de transport globaux. — IV. Zones de pénétration et limites de coût des transports en compétition. — V. Déductions.	
CHAPITRE X. — La situation actuelle dans le domaine de l'acheminement du trafic suisse d'outre-mer	140
I. Incidence de la guerre sur les prix de transport des importations suisses. — II. Situation actuelle comparée avec celle de 1937/38 et perspectives d'avenir.	
CONCLUSIONS	149

Répertoire des tableaux, graphique et figures

Tableau		Page
1	Distances géographiques entre les différents ports maritimes concurrents en quelques stations suisses	4
2	Fonction transitaire internationale des ports nordiques et méditerranéens en 1937/38	15
3	Marchandises débarquées dans les ports et expédiées vers la Suisse	17
4	Importation des céréales dans les principaux ports de l'Europe	19
5	Mouvement de la navigation des différents ports concurrents de 1913 à 1933	21
6	Quote-part des importations et exportations des principales catégories de marchandises par rapport aux importations et exportations totales dans les différents ports maritimes en 1937	25
7	Tableau comparatif des caractéristiques des principaux établissements portuaires concurrents	27
8	Trafic d'amont du Rhin et du canal	35
9	Participation du Rhin dans l'acheminement de nos importations	39
10	Variations de la capacité moyenne et du chargement moyen des chalands arrivant à Bâle	40
11	Composition des flottes rhénane et suisse en chalands et bateaux-automoteurs	42
12	Prix de transport concurrents des sucres en provenance d'Anvers et expédiés en Suisse romande par la voie rhénane et les voies ferrées mixtes belgo-françaises	66
13	Comparaison des prix de transport concurrents des graines oléagineuses et céréales avant et après l'application des réductions sur parcours italien ..	78
14	Bases des barèmes de prix de l'ancienne et de la nouvelle tarification de 1929	80
15	Prix de transport terrestres concurrents des céréales du T. E. 6 de 1926 à 1929 et de 1929 à 1936	83
16	Gains successifs de la limite de coût de la zone de pénétration gènoise de 1926 à 1936 pour les froments panifiables	84
17	Comparaison des prix de transport terrestres de l'acheminement gènois calculés via Pino-Iselle et Modane avec ceux des acheminements concurrents	87
18	Fluctuations des taxes de transit et des frets rhénans et des froments et autres marchandises de 1925 à	91
18 a	1938	

Tableau

Page

19	Fluctuations des écarts des prix de transport concurrents des froments de la voie rhénane et des voies ferrées italiennes et françaises	93
20	Réductions accordées au trafic suisse par la tarification de transit par rapport à la tarification normale en vigueur sur les différents réseaux étrangers en 1938	97-98
21	Comparaison des taxes de transit de la voie allemande Hambourg-Bâle avec celles des voies Rotterdam-Bâle et Dunkerque, Le Havre, Caen-Bâle	105
22	Frêts rhénans et prix de transport ferroviaires concurrents des acheminements nordiques	107
23	Écarts enregistrés entre les frêts rhénans et les prix de transport ferroviaires des acheminements méditerranéens	107
24	Frêts maritimes et prix de transports terrestres demandés en 1938 sur diverses relations	110
25	Frêts maritimes des charbons anglais en 1937	113
26	Divers frêts cotés en 1937 et 1938 sur les ports européens	114
27	Écarts des frêts maritimes cotés sur les divers ports européens	115
28	Frais de transbordement des céréales en 1938 à Marseille	119
28 a	à Gênes	120
28 b	à Anvers et à Rotterdam	120
28 c	Frais de transbordement d'autres catégories de marchandises en 1938	121
29	Tarif schématique du trafic-marchandise suisse	124
30	Taxes normales applicables dans divers pays aux transports de charbons en wagons complets chargés de 10 tonnes	125
31	Quote-part des taxes de transport suisses dans les prix de transport terrestres totaux	125
32	Prix de transport globaux concurrents des céréales en provenance d'Argentine et de Roumanie et à destination de différentes stations suisses	131
33	Trafic rhénan à Bâle durant les années de guerre ..	140
34	Comparaison des écarts des prix de transport terrestres des céréales calculés jusqu'à la frontière suisse en 1938 et 1947	143
35	Prix de transport globaux des froments panifiables en 1938 et 1947	144

Graphique

1	Mouvement des marchandises de 1913 à 1938 dans les différents ports maritimes concurrents	23
---	---	----

Figure

1	Economie de personnel et de combustible par l'emploi du moteur Diesel	41
2	Délimitation des zones de pénétration des différents ports en compétition pour le transport des froments panifiables	133
3	des autres céréales	133
4	des charbons anglais	134
5	des marchandises diverses	135

BIBLIOGRAPHIE

- ADOLPH E. — Eisenbahn-Gütertarifwesen, Berlin 1933.
- ARLET H. — Zur Entwicklung der Seeschifffahrt und des Schiffbaues nach dem Weltkrieg, Kieler Dissertation 1926.
- BAUM M.-C. — Le prix de revient des transports par chemins de fer, Nancy 1886.
- BECKERT W. — Reform des Reichsverkehrspolitik, Dortmund 1934.
- BECKERATH E. VON. — Die Seehafenpolitik der Deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918.
- BELLENGIER L. — Le port d'Anvers, Anvers 1930.
- BIERKENS V. — Le port d'Anvers. Son avenir, son importance économique pour la Suisse, Thèse Neuchâtel, Neuchâtel 1919.
- BLEULER W. — Studien über Aussenhandel und Handelspolitik der Schweiz, Zürich 1929.
- BONAVIA M.-R. — The economics of transport, Cambridge 1926.
- BORGHT R. VAN DER. — Das Verkehrswesen 3. Aufl., Leipzig 1925.
- BOURGEOIS R. — L'exploitation commerciale des chemins de fer français, 2^e éd., Paris 1946.
- BURDORFFER A.-G. — Le port de Rotterdam, Rotterdam 1924.
- BYÉ M. — Le port de Gênes. Son activité, son organisation, sa fonction économique, Lyon Paris 1927.
- CALOT C. — Les transports commerciaux, Paris 1929.
- CANDACE G. — La marine marchande française et son importance dans la vie nationale, Paris 1930.
- CASSAN L. — Essai sur le prix du frêt, Thèse, Aix-en-Provence, Marseille 1924.
- Chambre de Commerce de Marseille : Le port de Marseille, Marseille 1937.
- COLSON C. — Transports et tarifs, 3^e éd., Paris 1908. Cours d'économie politique : Les travaux publics et les transports. Livre VI, Paris 1929.
- COUVE DE MURVILLE K. — Les variations du frêt (l'Activité économique), Paris 1937.
- COMTE J. — La Suisse, la Méditerranée, le Rhône pour une politique maritime et fluviale, Thèse Fribourg, Fribourg 1947.
- CORBINO R. — Economia dei trasporti marittimi, Città di Castello 1926.
- COUV RAT-DESVERGUES. — Recherches sur les principes économiques qui doivent servir à l'établissement des tarifs des marchandises, Angoulême 1912.
- DIRLEWANGER H. — Der neue Gütertarif des schweizerischen Eisenbahnen S. B. B. — Nachrichtenblatt, 6. Jahrgang, 1929, N° 7).
Neuauflage der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen (S. B. B. — Nachrichtenblatt, 14 Jahrgang 1937, N° 11 und 12).
- EBINGER F. — Das Seefrachtgeschäft, 2. Aufl. Hamburg 1931.
- Eidg. Amt für Wasserwirtschaft : Die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg (Mitt. N° 24) Bern, 1929.
- ENGLANDER O. — Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924.

- Etudes diverses concernant les questions de navigation, Bruxelles 1924 (M. I. C. U. M. Vol. VII).
- FELDE L. — Le blé russe, Production et voies de transport vers la Suisse, Thèse Lausanne, Lausanne 1918.
- FREY J. — Die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweiz und die Gründung einer schweizerischen Rhein-Handelsflotte (Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein Bodensee, Verbandschrift N° 28).
- GAY J. — Le blé dans la vie économique du port de Marseille, Aix-en-Provence.
- GIESE K. — Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1919.
Seehafentarifpolitik, ihre Ziele und Wege (Archiv für Eisenbahnwesen, 1928, N° 1).
Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928.
- GIORDANO A. — Der Hafen von Genua und die Entwicklung der schweizerischen Transitverkehrs (Rheinquellen 1939, N° 12).
- GROOTE P. DE. — Traité d'exploitation des transports, Paris 1946.
- HAASE A. — Die moderne Lösch- und Ladeeinrichtungen und ihre Bedeutung für die Seeschiffahrtbetriebe, Dissertation Jena 1913.
- HARTMANN G. — Les tarifs actuels des chemins de fer suisses pour le transport des marchandises agricoles et des animaux vivants (Etude technique, statistique et économique), Thèse Fribourg, Fribourg 1938.
- HECHT R. — Die Frachtenbildung in der Rheinschiffahrt, Preistheoretische Studie, Dissertation Heidelberg, Würzburg 1933.
- HELANDER S. — Die internationale Schiffahrtskrise und ihre wirtschaftliche Bedeutung (Probleme der Weltwirtschaft, Bd. 42), Jena 1928.
- HERNER H. — Hafenabgaben und Schiffvermessungen, ein kritischer Beitrag zur Würdigung ihrer technischen, wirtschaftlichen und statistischen Bedeutung (Probleme der Weltwirtschaft, Bd. 11) Jena 1912.
- HISSENHOVEN P. VAN. — Le mouvement des grains dans le monde, Bruxelles 1938.
- JAJA G. — Il porto di Genova. Ricerche di geographia economica sui porti italiani VI, Roma 1936.
- JAQUET N. — Die Frachtbildung in der Rheinschiffahrt (Rheinquellen 1939, Sondernummer).
- KAUTZ A. — Das Standortproblem des Seehäfen (Probleme der Weltwirtschaft, Bd. 58), Jena 1934.
- KEUSTER DE J. — La concurrence entre les trois grands ports nord-européens Hambourg-Rotterdam-Anvers, Anvers 1930.
- KLEPZIG D.-R. — Motorschiffahrt und Schleppschiffahrt im rheinischen Massengüterverkehr, Frankfurt-am-Mein, 1938.
- KOHLER G. — Il porto di Genova ed il traffico di transito colla Svizzera, Milano 1929.
- KOJIMA Sh. — Shipping combination as seen from the view point of freight theory (Kyoto University Economical Review, Vol. I, N° 1), 1926.
The effects of shipping competition on freight rates (Kyoto University Economical Review, Vol. II, N° 1), 1927. Characteristics of tariff freight rate in the shipping business (Kyoto University Economical Review, Vol. III, N° 1), 1928.
- KREUTER A. — Zur Preisbildung in der Linienreederei, München 1909.
- KRUCKER H. — Die Rheinschiffahrt Basel-Bodensee, Ihre Volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz (Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, Verbandschrift N° 48) St-Gallen 1945.
- LAFFITTE L. — La concurrence des voies ferrées et voies navigables, Bordeaux 1903.
- LAMALLE U. — Cours d'exploitation des chemins de fer, 3^e éd., Louvain 1934.
- LENZ P. — Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe, Jena 1913.
- LEROY Th. — Nouvelle méthode pour la détermination des prix de revient et la tarification des transports par chemins de fer, Paris 1926.
- LEVRAUX A. — Les problèmes économiques du Rhin navigable de Strasbourg au lac de Constance, Thèse Fribourg, Fribourg 1929.

- LIOTARD J. — Le port de Marseille, Paris 1922.
- LOHSE F. — Die Entwicklung der Trampschiffahrt in der Nachkriegszeit, Dissertation, Dresden 1934.
- MANGE. — Tarification des marchandises à petite vitesse (Exposé extrait du bulletin du Congrès international des chemins de fer) Bruxelles 1905.
- MEDAU G. — De la concurrence entre la navigation intérieure et les chemins de fer, Bordeaux 1909.
- MERKERT E. — Theoretische Abhandlung über die Preisbildung im Verkehrswesen (Archiv. für Eisenbahnwesen, 54, Jahrg.) Berlin 1931.
- METZGER R. — Die Differentialpreise im Verkehr (Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von Saitzew, Band 21, Zürich 1933).
- MIESCHER O. — Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Ausnahmetarife der Schweizerischen Bundesbahnen, Dissertation Basel, Basel 1932.
- MOST O. — Sechafenausnahmetarife, Devisenwirtschaft und Rheinschiffahrt, Jena 1937.
- MURKEN E. — Grundlagen der Seeschiffahrt, Berlin 1904.
Die grossen transatlantischen Linienreederei-Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges, ihre Organisation und Wirksamkeit, Jena 1922.
- PAILLARD A. — Les tarifs des chemins de fer en matière de marchandises, Lausanne 1945.
La notion du tarif exceptionnel en trafic-marchandises (Archiv. für Verkehrswesen und Verkehrspolitik N° 2, 1946).
- PASCHOUD M. — L'organisation commerciale des chemins de fer fédéraux suisses, Lausanne 1936.
- PEAUDECERF C. — Les tarifs spéciaux des chemins de fer, Paris 1908.
- PERRET J. — Le port de Gênes, son histoire, son organisation, son importance économique, son rôle dans le commerce extérieur de la Suisse, Thèse Fribourg, St-Maurice 1937.
- PESCHAUD M. — La question du rail et de la route en France et dans les pays étrangers, Paris 1933.
- PICARD A. — Les chemins de fer, concurrence des voies ferrées et voies navigables, Paris 1918.
- PIROU G. et BYÉ M. — Traité d'économie politique. Tome I. Les cadres de la vie économique : les transports, Paris 1942.
- RISCH C. — Grenzlängen im Wettbewerb zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 14, Köln 1937).
- ROUSIERS P. DE. — Les grandes industries modernes, IV : Les transports maritimes, 2^e éd., Paris 1930.
- SAITZEW M. — Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale, Berne 1932.
- SANTORO F. — Struttura economica e tecnica delle tariffe ferroviarie, 2 vol. Milan 1947.
- SAX E. — Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Aufl., 3 Bde, I. Bd., 1918; II. Band, 1920; III. Band, 1922.
- SCHADECK M. — Les routes de commerce extérieur de la Suisse, Paris 1934.
- SCHALLER A. — Der Basel Rheinhafen in seiner Bedeutung für die Schweizerischen Bundesbahnen, Dissertation Basel, Basel 1937.
- SCHARRER A. — Die Basler Rheinschiffahrt, Dissertation Basel, Basel 1941.
- SCHULZ-KIESOW P. — Die Kombinierte Fluss-Seeschiffahrt zwischen Europa und den grossen Seen (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 15, Köln 1938).
Zukunftsfragen der Schiffahrtspolitik (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jahrg. 16, Köln 1939).
- S. D. N. — Renseignements sur les communications et le transit, Genève 1927-29.
- STAFFELBACH H. — Normalgütertarif und Kostenstruktur der schweizerischen Bundesbahnen 1914-1920-1937 (Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von Saitzew, Band 29, Zürich 1939).
- STAPFELD F. — Der Seefrachtenmarkt, Berlin 1931.

- SYLVAIN F. — Traité général des chemins de fer contenant une étude spéciale des tarifs appliqués en Allemagne, Autriche-Hongrie, Suisse, Italie, France, Belgique, Hollande, Angleterre et Russie, Paris 1890.
- UNSWORTH G. — Etude des transports maritimes, St-Nazaire, 1936.
- VELDE M. VAN DE. — Le port d'Anvers. Comparaisons avec Rotterdam et Dun-kerque, Anvers 1930.
- WAGNER W. — Die Kalkulation der Transportkosten in der Seefrachtschiffahrt, Dissertation München, Ingoldstadt 1929.
- WIEDENFELD K. — Das Transportwesen (Grundriss der Sozialökonomik, Abt. V, Teil 3), Tübingen 1930.
- ZUELLIG S. — Die Seefrachten 1920-1938. Ein Beitrag zur Lehre von der Preisbildung im Verkehr (Zürcher Volkswirtschaftliche Forschungen, herausgegeben von Saitzew, Band 32, Zürich 1942).
- ZWIEDINECK-SUDENHORST O. VON. — Kritisches und Positives zur Preislehre (Zeitschrift für die gesamte Saatswissenschaft, Bd. 64 und 65), Tübingen 1908-1909.

Journaux, Revues, Périodiques et sources d'information

- Activité économique, I', Paris.
- Administration communale d'Anvers, service économique du port.
- Allgemeiner Tarifanzeiger, Wien.
- Annales suisses d'économie des transports, Zürich.
- Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin.
- Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Tübingen.
- Bulletin de la Chambre de Commerce d'Anvers.
- Bulletin d'information du Comité central des armateurs de France, Paris.
- Bulletin des chemins de fer fédéraux.
- Bulletin des transports internationaux par chemins de fer, Berne.
- Bulletin économique de la Chambre de Commerce suisse en Italie.
- Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce à Marseille.
- Camera di Commercio italiana per la Svizzera, Genève.
- Chamber of Shipping of the United Kingdom, Annual Reports.
- Chronique des transports, Paris.
- Circulaire du Comité central des armateurs de France, Paris.
- Comunicazioni bimestriali della camera di commercio svizzera in Italia, Genova.
- Compte rendu de la situation commerciale et industrielle de Marseille, Chambre de Commerce de Marseille.
- Daily Freight Register, London.
- Canaux, Des C', des bateaux, Genève.
- Economist, the, London.
- Economiste français, I', Paris.
- Fairplay, London.
- France-transport, Paris.
- Gemeentebld, Rotterdam.
- Jahres-Bericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, Strassburg.
- Journal de la marine marchande, Paris.
- Journal de statistiques et revue économique suisse, Berne.
- Journal des économistes, Paris.

Journal des transports, Zurich.
 Lloyd anversois, Anvers.
 Marina italiana, la, Genova.
 Movimento commerciale et marittimo del Porto di Genova, Genova.
 Navigation du Rhin, la, Strasbourg.
 Revue d'économie politique, Paris.
 Revue de la Chambre de Commerce de Marseille.
 Revue des deux mondes, Paris.
 Revue économique internationale, Bruxelles.
 Rhein, der, Duisburg.
 Rheinquellen, Basel.
 Rivista delle comunicazioni ferroviarie, Roma.
 Schiffahrt und Weltverkehr, Basel.
 Statistiques annuelles du commerce extérieur de la Suisse, Berne.
 Statistiques de la Chambre de Commerce et d'industrie de Rotterdam.
 Statistiques de l'office bâlois de navigation.
 Statistiques du port d'Anvers.
 Statistiques du port de Marseille.
 Syndicat des entrepreneurs de manutention du port de Marseille.
 Tarifs de transit des chemins de fer belges, français, italiens et allemands.
 Direction générale des C. F. F. à Berne.
 Tarifs des chemins de fer fédéraux.
 Transport, Bâle.
 Transports, Paris.
 Weltwirtschaft, die, Berlin.
 Wirtschaftsdienst, Hamburg.
 Wirtschaft und Statistik, Berlin.
 Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin.
 Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln.
 Zeitung des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

INTRODUCTION

Le problème du transport à bon marché des importations suisses est certainement l'un des plus importants pour notre pays, car il est lié directement à sa prospérité économique. Pour bien le comprendre, il faut se rappeler que la Suisse, petit pays industriel par excellence, dont le territoire est au quart improductif et dont les richesses minières sont pratiquement nulles, ne peut nourrir sa population que pendant deux à trois mois, dépendant ainsi de l'extérieur pour le reste de l'année, et est entièrement tributaire de l'étranger pour ses approvisionnements en matières premières. Avant la seconde guerre mondiale, les importations qui s'élevaient à environ 8 millions de tonnes représentant une valeur de 1,7 milliard de francs se répartissaient de la façon suivante (1) .

en poids		en valeur	
matières premières	74 %	matières premières	35 %
denrées alimentaires ..	21 %	denrées alimentaires ..	25 %
produits fabriqués	5 %	produits fabriqués	40 %

A l'exportation, au contraire, les produits fabriqués représentaient à eux seuls en poids le 34 % et le 80 % en valeur.

Des déductions faites de ces chiffres, il convient de remarquer que les industriels suisses, d'une part, devant assurer l'équilibre de la balance des paiements de leur pays et, d'autre part, ne disposant pas d'un marché intérieur assez vaste pour écouler leurs produits, produits en général « finis » et de haute valeur, doivent s'adresser aux marchés extérieurs pour la vente de ceux-ci. Se heurtant alors à la concurrence des produits indigènes, ces derniers, pour sortir vainqueurs de la lutte ainsi engagée, doivent présenter toutes les qualités de bienfacture et de bon marché. Si la première de ces qualités a pu être obtenue, il n'en est malheureusement pas de même de la seconde, notre activité étant entravée, non seulement par la cherté du coût de la vie enregistrée dans notre pays, mais aussi par les frais de transport particulièrement élevés qui grèvent nos importations. En effet, dans la nécessité de travailler les matières premières étrangères et

(1) Statistique annuelle du commerce extérieur de la Suisse, années 1937-38.

de nourrir les travailleurs avec des denrées alimentaires étrangères, l'industriel suisse, éloigné de ses clients et fournisseurs et placé dans une situation peu avantageuse par rapport à ses concurrents, doit compter avec un prix de transport élevé de ses importations et exportations, celles-ci ayant à parcourir un trajet moyen supérieur à celui du trafic d'outre-mer des pays maritimes. Influant sur le prix de revient de l'industrie suisse et, plus spécialement, sur la fraction décisive du prix de concurrence, ces frais constituent, plus que partout ailleurs, un facteur déterminant de notre situation et de notre capacité économiques. De ce fait et, quoique dépendant des pays voisins pour le transit et l'acheminement de ses échanges, il est naturel que la Suisse recherche la voie la plus économique, tout au moins pour l'acheminement de ses importations. En effet, tandis que la voie suivie par le trafic de sortie, trafic composé de produits de haute valeur et pouvant aisément supporter des frais de transport élevés, sera déterminée par la rapidité et la sécurité de la dite voie, permettant un gain de temps et un juste respect des termes de livraison, la voie du trafic d'entrée composé, en majeure partie, de marchandises massales, relativement bon marché, sera celle qui présentera les meilleures conditions de prix de transport, ces dernières étant fonctions du bon marché des transports maritimes, du bon marché des opérations portuaires ainsi que du bon marché des transports terrestres.

Etat enclavé, la Suisse jouirait d'une situation peu enviable quant à l'acheminement de ses importations, si, en compensation, elle ne se trouvait pas placée au cœur de l'Europe, « point où les zones d'influence des ports européens se rencontrent pour se heurter parfois avec violence ». Elle constitue ainsi le point névralgique de tous ces hinterlands, le champ clos où les nationalismes économiques semblent se donner rendez-vous pour s'y affronter; c'est la bataille des grands ports continentaux, l'âpre concurrence des voies (voies ferrées et voies fluviales) qui y mènent, en un mot, c'est la lutte pour le trafic suisse.

Disposant d'une pléiade de ports primaires et secondaires pour le transit de ses importations, la Suisse peut emprunter pour leur acheminement final pas moins de 7 voies différentes dont une fluviale et 6 ferrées appartenant à 4 réseaux étrangers, à savoir :

- la voie rhénane reliant le port de Bâle aux ports belges ou hollandais;

- les voies ferrées concurrentes françaises et allemandes pour l'acheminement des marchandises transitant par les dits ports;

- la voie allemande pour les transports en provenance de Hambourg et des autres ports hanséatiques;

- les voies françaises reliant les divers points-frontières franco-suisse aux ports de l'Atlantique et de la Méditerranée.

— la voie italienne à disposition du trafic transitant par les ports de Gênes, Savone et St-Giuseppe di Cairo;

— les voies italienne et autrichienne pour la liaison Adriatique-Suisse.

Dans la recherche de la voie la plus économique, il semblerait que l'importateur suisse doive tenir compte de la voie la plus courte puisqu'en un certain rapport plus grande est la distance que parcourt la marchandise, plus élevés en sont les frais de transport qui la frappent. La Suisse important des quatre coins du monde, la voie la plus courte serait ainsi, pour les transports en provenance d'Extrême-Orient, du bassin méditerranéen, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud, celle de Gênes ou de Marseille, et pour les transports d'Amérique du Nord seulement, celle de Rotterdam ou d'Anvers.

Les distances n'ont, cependant, d'influence sur l'orientation des courants commerciaux que si à un accroissement ou à un raccourcissement de celles-ci correspond une augmentation ou une diminution proportionnelle des coûts de transport. Or, en matière de transports maritimes où, comparativement aux chemins de fer, la navigation ne connaît pas le taux d'unité de transport, ce coût est loin d'être proportionnel à la distance. Il en résulte que le frêt maritime payé par une marchandise peut être égal ou même inférieur sur un trajet quelconque à celui demandé sur un autre plus court. Il n'en est pas de même pour les transports ferroviaires où les chemins de fer établissent leurs tarifs d'après la notion du coût kilométrique de l'unité de transport. C'est la raison pour laquelle, du simple point de vue de la distance géographique, comme le montre le tableau 1, Gênes se trouverait dans une situation beaucoup plus avantageuse que ses concurrents, si celle-ci, uniquement prise en considération, signifiait une limitation des zones d'influence des ports intéressés, n'avait pas fait place à la distance tarifaire. En effet, étant donné que, dans ce mode de transport, la distance et le coût sont intimement liés et qu'une variation apportée à l'un de ces éléments entraîne automatiquement une variation similaire de l'autre, si la première influe sur le prix de transport, réciproquement une augmentation ou une réduction de celui-ci provoque, si l'on peut dire, un raccourcissement artificiel de celle-là, donnant ainsi naissance à la distance tarifaire (1). Si cette technique est incontestablement utilisée par

(1) Où finit l'utilité de la distance géographique et où commence celle de la distance tarifaire ? En admettant que nous traçons un arc de cercle à rayon de valeur déterminée en prenant pour centre un port et en faisant croître le rayon et varier ainsi cet arc de cercle, on en arrive à interférer avec les cercles concentriques tracés autour des ports en compétition. C'est à partir de ces points d'interférence que la distance géographique cesse d'être utile pour faire place à la distance tarifaire. Si l'on sait, cependant, que l'hinterland naturel du port compris à l'intérieur du cercle non soumis à la force d'attraction des autres ports concurrents peut, lui aussi, varier, non

tous les réseaux concurrents dans le but d'agrandir la zone d'influence du port auquel ils se rattachent et d'attirer ainsi un trafic supplémentaire sur leurs voies, il n'en est pas moins vrai que les méthodes de gestion et les résultats d'exploitation propres à un

Distances géographiques entre les différents ports maritimes concurrents et quelques stations suisses

Tableau I

	Anvers	Rotterdam	Hambourg	Gênes	Marseille
en kilomètres					
Bâle	613	704	831	545	715
Berne	720	793	938	439	636
Lausanne	789	837	1020	425	537
Genève	850	884	1081	485	478
Sion	889	1016	1107	332	631
St-Gall	775	834	895	527	828
Schaffhouse	717	777	891	490	780

réseau peuvent lui permettre de ramener cette distance tarifaire à des proportions infimes et de supplanter ainsi des concurrents géographiquement mieux situés mais moins avantagés dans leurs possibilités de concurrence.

Si l'on tient compte, en outre, que la navigation fluviale, pas plus que la navigation maritime, ne connaît le coût kilométrique de l'unité de transport, on constate, par là, que, quoique élément non négligeable dans la formation du prix de transport, la distance ne joue pas le rôle primordiale dans la détermination de la voie d'acheminement la plus économique de nos importations. C'est donc à la recherche de ces facteurs déterminants du bon marché des transports maritimes, de celui des frais portuaires et de celui des transports terrestres que nous allons procéder maintenant.

Ce qui caractérise, plus spécialement, la navigation maritime des autres modes de transport, c'est que la liberté d'exploitation y est totale. Aucun monopole naturel ou juridique ne pouvant venir entraver l'action des « liners » ou des « tramps », l'industrie maritime s'exerce sur le plan international (1). Il

seulement pour chaque catégorie de marchandises, mais aussi dans le temps, par suite de divers facteurs principalement liés à la puissance du port, on voit, immédiatement, apparaître combien est fluctuante cette notion d'hinterland, fluctuante dans le temps, fluctuante dans l'espace et suivant la nature intrinsèque des diverses unités qui constituent le trafic. (Paul de Groote : *Traité d'exploitation des transports*, p. 357).

(1) Sauf dans les cas très rares de systèmes économiques fermés, tel que le régime français qui, pour son trafic entre les colonies et la Métropole, accorde une protection telle à son pavillon que les bâtiments étrangers se trouvent exclus du-dit trafic.

n'existe, en outre, pour les transports par mer, aucun régulateur remplissant le rôle que jouent pour les transports intérieurs les chemins de fer dont les prix invariables tendent à limiter les écarts de prix sur les voies concurrentes. Précisément, parce qu'il n'y a pas d'autre régulateur, des à-coups se produisent parfois et il en résulte des oscillations de frêts d'une grande amplitude autour de la valeur moyenne (1).

La cotation des prix, produits de contracts synallagmatiques entre affréteurs et fréteurs, reflète typiquement cette liberté d'action. Cependant, ces prix peuvent aussi être présentés sous forme de tarifs, mais ceux-ci diffèrent alors, quant aux principes de base et quant à leur rigidité, de ceux des chemins de fer. La tarification maritime qui n'a pu apparaître qu'avec l'avènement des navires de lignes et ensuite de la dissemblance de fonction qu'exerce ces derniers d'avec les « tramps », limitant ainsi la concurrence entre eux, ne comprend pas les chargements de complément qui constituent le « berth cargo ». En effet, celui-ci étant surtout composé de marchandises en vrac, il s'agit, en l'occurrence, d'un aliment commun aux deux types d'exploitation pour lequel une âpre compétition s'est ouverte. Quoi qu'il en soit, qu'il s'agisse de marchandises dont le prix de transport maritime soit tarifié ou débattu, les frets demeurent contenus entre les deux limites que sont, d'une part, le prix de revient de l'opération et d'autre part, la valeur de transport, c'est-à-dire, la possibilité limite pour la marchandise d'absorber les charges de transport. Or, en ce qui concerne les transports maritimes, ceux-ci étant soumis au régime entier de la concurrence, il en résulte que l'effet de celle-ci tend à régler le taux moyen du fret d'après le prix de revient (2). C'est donc ce dernier qui nous intéresse, plus spécialement, puisque, de lui, dépend, en tout premier lieu, le bon marché des prix de transport maritimes.

Si de nombreuses conditions sont nécessaires à la formation d'un fret bon marché, certains éléments, plus particulièrement, ont un effet plus direct et plus marqué sur celui-ci.

En ce qui concerne la distance, nous avons vu qu'en matière de transports maritimes, le coût n'est pas proportionnel à cette dernière. Or, non seulement il ne lui est pas proportionnel, mais encore, il peut même ne pas être influencé du tout par celle-ci. Sans doute, à un accroissement du trajet correspond une augmentation du prix de revient, dont l'armateur doit nécessairement tenir compte, mais il n'en est pas moins vrai que son effet peut être rapidement annulé par le jeu d'autres avantages

(1) Seules quelques mesures générales de « protection d'intérêts économiques » peuvent apporter des restrictions; un exemple est celui du « Shipping act » américain du 7 septembre 1916 qui interdisait les différences de frêts intempestives.

(2) C. Colson, Transports et tarifs, p. 312.

(port bon marché, rapide etc.) au point que les frets sont susceptibles d'être moins chers à longueur plus grande (1). Ainsi, la longueur de parcours supplémentaire que doit effectuer un transport d'Extrême-Orient ou d'outre-Atlantique pour débarquer dans un port européen plutôt que dans un autre n'influe nullement sur les frets cotés sur les dits-ports.

En fait, les taux de frets sont influencés favorablement et principalement par :

1. abondance du fret de retour et d'un fret varié;
2. abondance des lignes régulières;
3. célérité des opérations portuaires;
4. bon marché des frais portuaires;
5. présence d'un marché bien organisé et d'un hinterland profond;
6. prix du combustible.

1. Abondance du fret de retour et d'un fret varié.

Les possibilités de frets de retour et de chargements mixtes, c'est-à-dire, de chargements composés, en partie, de marchandises volumineuses, en partie, de marchandises lourdes, jouant un rôle considérable dans l'utilisation du tonnage d'un navire, sont deux facteurs qui influent favorablement sur les frets. En effet, un navire préférera toujours venir dans un port où il sait trouver une cargaison de retour. S'il ne peut y compter, c'est la cargaison initiale qui aura à supporter le coût du voyage de retour en plus de celui de l'aller. Ainsi, des ports à trafics bien équilibrés, à l'entrée et à la sortie, bénéficient, en général, de frets bas. Parallèlement d'ailleurs, en plus d'un moindre rendement pour l'armateur, le manque de fret de retour affecte également l'exploitation du port et celle de ses installations techniques qui doivent répondre à un mouvement élevé de marchandises débarquées mais qui sont peu utilisées pour les embarquements.

2. Abondance des lignes régulières.

Cet équilibre résultant de la concentration du trafic attire les bateaux, provoque de la concurrence et favorise la création de lignes régulières. Inversement, le nombre de ces dernières influe sur le fret de retour. En effet, si, d'une part, les lignes de navigation sont attirées par le fret de retour, d'autre part, la création de

(1) Si l'on considère deux prix de fret, l'un pour une petite distance et l'autre pour une grande distance, on constate que le coût de la tkm. du second est infiniment plus bas que celui du premier. C'est ainsi que le coût de la tkm, pour un transport de charbons en provenance de Cardiff à destination de Rotterdam revient à 0,4 ct. tandis que celui de deux transports de céréales en provenance l'un d'Odessa (6.300 km.) l'autre de l'Australie du Sud (20.800 km.) s'élève respectivement à 0,23 et 0,20 ct.

celles-ci, en développant les facilités d'exportations et indirectement d'importations, favorise et attire ce même frêt.

3. Célérité des opérations portuaires.

Un chargement, un déchargement ou un transbordement de marchandises plus rapidement assuré dans un port plutôt que dans un autre — quick dispatch — réduit les périodes de non-navigation et évite les « staries » et « surestaries » (1). Ce quick dispatch est conditionné par la bonne organisation de l'établissement portuaire, par la qualité de l'outillage mise à la disposition de celui-ci pour la réalisation de ses opérations de manutention.

4. Bon marché des frais portuaires.

Parmi les dépenses d'exercice de navigation, on doit compter, d'une part, les divers droits (péage, pilotage, remorquage, etc.) et autres contributions qui se payent dans les ports et, d'autre part, les frais de manutention (désarrimage) qui frappent la marchandise mais qui tombent à la charge du navire. Des droits de port élevés augmentent les charges de l'armement et provoquent, par là-même, une hausse des frêts maritimes. Quant aux frais de manutention, tant de ceux tombant à la charge du navire qu'à la charge du destinataire (désarrimage et débarquement proprement dit), ils dépendent, avant tout, du taux de location et du rendement des appareils de manutention, partant, de leur qualité et de la fréquence de leur emploi. C'est une des caractéristiques de l'évolution moderne que la spécialisation de l'outillage. Cette spécialisation à laquelle il faut ajouter la mécanisation des opérations de manutention réalise comme dans l'industrie un gain de temps et une économie des frais, par suite de la diminution de l'emploi de la main-d'œuvre. En outre, il est notoire que là où il y a concentration, les frais généraux répartis sur le plus grand chiffre d'affaires qui en résulte seront réduits et qu'un outillage fonctionnant continuellement, grâce à un trafic abondant, pourra fournir un rendement à des taux moins élevés qu'un outillage employé accidentellement. Par ailleurs et réciproquement, de bas frais portuaires et un outillage adéquat influe favorablement sur le trafic maritime du port.

5. Présence d'un marché bien organisé et d'un hinterland profond.

La concentration du trafic étant la cause de la prospérité économique du port, celle-ci ne se réalise que lorsque les sources de trafic alimentant la dite-place de concentration se révèlent abondantes. Se divisant en trois sortes, ces sources, par la densité respec-

(1) Ces staries et surestaries correspondent au montant des taxes supplémentaires que doit payer le navire, par suite d'un retard enregistré sur les délais déterminés pour le déchargement, le chargement ou le transbordement de marchandises.

tive de leur apport, détermine la fonction dominante du port. Ainsi, un port remplit une fonction régionale, lorsqu'il est lié aux forces productrices et à la puissance de consommation de son arrière-pays, une fonction commerciale, lorsqu'il se crée et se développe, eu égard aux avantages de sa situation géographique et de l'activité de son trafic maritime, des marchés favorisant les échanges entre régions de production et régions de consommation et une fonction industrielle, lorsqu'il est lié à l'esprit d'entreprise de ses habitants.

6. Prix du combustible.

Un sixième et dernier élément que l'on peut également compter parmi les facteurs déterminants de bon marché des frets maritimes a trait aux prix du combustible. En effet, la dépense de combustible étant très importante par rapport à toutes les autres dépenses d'exploitation réunies, $\frac{1}{3}$ sur les paquebots à grande vitesse, $\frac{1}{4}$ sur les vapeurs mixtes et $\frac{1}{5}$ sur les cargos dont la vitesse est moindre, le navire recherchera pour son approvisionnement en charbons de soute, le port le meilleur marché à ce sujet.

De ce bref aperçu des facteurs de bon marché des frêts maritimes, il résulte que ceux-ci, loin d'être indépendants, sont, au contraire, si étroitement liés les uns aux autres qu'ils forment un tout créant ainsi la prospérité ou le déclin économique du port sur lequel les frêts sont cotés.

Depuis qu'il existe une concurrence entre voies d'eau et voies ferrées on a beaucoup disserté sur les avantages et inconvénients respectifs aux deux modes de transport. Partisans du fleuve et partisans du rail ont voulu démontrer, à l'aide d'arguments-masques et de statistiques, la rectitude de leur jugement. Quelles que soient les conclusions qu'ils aient tirées de leur recherche, celles-ci ne possèdent qu'une valeur relative et applicable seulement à des cas particuliers de trafics analogues transportés sur des voies concurrentes desservant des lieux identiques. Toute généralisation de ces conclusions serait absurde et contraire au souci de l'objectivité, car des résultats valables pour une voie ne le sont pas toujours pour une autre. En fait, ces deux modes de transport présentent une telle diversité et dissemblance dans leurs caractéristiques et propriétés respectives (régime juridique, statut de l'exploitant, état de la voie considérée, matériel employé, etc.) que les éléments composants de leur prix de revient en sont directement influencés et reflètent cette disparité qui rend toute comparaison difficile, si ce n'est impossible.

C'est devenu un lieu commun de dire que la voie d'eau est le moyen de transport le plus économique et qu'elle est, en conséquence, naturellement faite pour le transport des marchandises pauvres (combustibles, matériaux de construction etc.). Il ne faut

pas oublier ici qu'en général la majorité des fleuves, canaux appartiennent au domaine public et qu'il est d'usage général que la navigation y soit libre. De ce fait, les dépenses d'établissement et d'entretien des voies d'eau restant entièrement à la charge de l'Etat, la batellerie bénéficie ainsi d'une réduction sensible du prix de revient qui se répercute directement sur les frêts. Ces charges de capital se feraient d'autant plus sentir sur le prix de revient que le cours d'eau considéré devrait être aménagé, régularisé ou canalisé. Au contraire, les chemins de fer supportent directement une part importante des charges de premier établissement, d'installations fixes, d'entretien. Ce sont là des sommes considérables qui grèvent le prix de revient du transport par chemins de fer dans une forte proportion.

Quant aux dépenses d'exploitation, elles sont loin d'être uniformes et peuvent varier dans des limites assez éloignées, selon qu'on considère des voies d'eau à forte pente exigeant un effort de traction supplémentaire, à faible débit ou à débit irrégulier limitant l'utilisation des capacités, sinueuses ou parsemées d'écluses occasionnant des retards considérables et influant ainsi directement sur la vitesse de rotation des trains de chalands, ou des voies naturellement favorables à tous les points de vue.

Ces diverses caractéristiques ont pour résultat immédiat de dicter les constructions et l'emploi de remorqueurs et de chalands appropriés. C'est ainsi qu'une voie particulièrement favorable peut recevoir des chalands de gros tonnage, partant, de grande capacité, dont le prix de construction est moins cher par tonne que celui des petits chalands. Des frais d'amortissement moins élevés, un équipage proportionnellement moins considérable en font un instrument de transport plus avantageux que le bateau de petit ou de moyen tonnage. D'autre part, sur la même voie, le prix de revient peut varier du simple au double suivant le sens du parcours, en raison essentiellement du déséquilibre du trafic provenant des retours à vide et accessoirement des difficultés plus grandes de traction à la remonte. En outre, les transports par eau restant confinés dans des réseaux d'extension et de densité géographique limitée, en admettant que le fleuve réunisse toutes les qualités requises aux fins de transports à bon marché, il faut encore qu'il traverse des régions économiquement riches, sources d'un trafic intense, et qu'il se crée des possibilités d'évacuation et de transbordement venant compléter ces avantages.

Ainsi, quoique favorisé au point de vue énergétique et d'économie du personnel, capable de transporter de gros chargements (1),

(1) A condition de rester dans les limites de vitesse très restreinte, la résistance à l'avancement par eau est intrinsèquement faible (eau = 1, rail = 5, route = 30). 30 kg. sont nécessaires sur route pour déplacer un poids mort d'une tonne, cette force se réduit à 3 kg. pour la voie ferrée et 3/10 kg. pour la voie d'eau. Le bateau est, en outre, le véhicule qui exige le moins

le bateau d'intérieur qui, d'autre part, est relativement lent, limité dans son rayon d'action et parfois instable dans ses capacités d'évacuation, ne sera économique et rentable que si le chemin d'eau sur lequel il circule répond à certaines conditions telles que profondeur suffisante, débit régulier, vitesse faible du courant, libre de glaces, de gel, de brume.

La recherche du prix de revient dans la navigation fluviale reflète d'autant plus d'importance que le statut de celle-ci est lié à la liberté quasi-totale d'exploitation. La concurrence s'y créant et s'y développant, il résulte de ces conditions que les prix de transport cotés tendent à se ramener vers une limite de rendement de l'exploitation (2).

A l'encontre de la voie d'eau, le statut des chemins de fer repose sur des bases différentes.

Premièrement, l'assujettissement au rail des véhicules ferroviaires ne pouvant ni se croiser, ni se dépasser librement en matière de roulement, engendre une impossibilité pratique d'accorder le libre usage d'une même voie ferrée à plusieurs exploitants. Secondement, les entreprises de chemins de fer présentent toujours les caractéristiques suivantes :

1. elles revêtent une considérable importance de nature industrielle, sociale (personnel nombreux) et financière (investissements énormes).

2. elles ont des rapports généralement étroits avec l'autorité publique, par suite du recours inévitable au domaine public pour l'établissement des voies et sont considérées comme étant essentiellement un service d'utilité publique.

Ces particularités font que les voies ferrées sont normalement concédées à un exploitant unique qui jouit d'un monopole d'exploitation. L'idée de monopole en matière de transports implique l'idée de la tarification. Ici, les prix résultent, non pas d'un débat engagé pour chaque transport entre les intéressés sous la pression de la concurrence, mais de tarifs établis par l'exploit-

de personnel; on peut estimer qu'un homme concourt à transporter, en moyenne, par navire intérieur, 93 t., par wagon, 10 t., par camion 5 t. En ce qui concerne la capacité de transport, la voie navigable vient également au premier rang. Un wagon de marchandises peut transporter, en moyenne, 10 à 15 t., les très grands fourgons allant jusqu'à 40 t., alors que sur le Rhin, par exemple, pour un bateau la capacité varie entre 300 et 3.600 t. Quant au rapport de poids mort et de poids utile, celui-ci est de 22 % pour un chaland de 600 t. et de 50 % pour un wagon. (Pierre Brousse : La voie navigable prolongement du port maritime. Conférence faite le 10 janvier 1945 à l'association des grands ports français).

(2) Bien que variables avec la nature de la marchandise et l'importance des chargements, ceux-ci ne présentent pas les écarts considérables que nous rencontrons dans les chemins de fer. La batellerie ne constitue pas, en effet, une vaste organisation dont les frais forment un ensemble, susceptibles de porter des taxes variables.

tant. Le prix de revient des transports n'est qu'un des éléments de la détermination de ces tarifs, puisque ceux-ci comprennent une part de péages susceptible de varier entre les limites plus étendues que le prix de revient, selon ce que la marchandise peut payer.

Cette liberté d'action dans l'établissement des prix de transport permet aux chemins de fer de faire supporter à des marchandises, parfois de même nature, des taxes différentielles et variables (1). Il suffit pour ceux-ci que le produit net résultant de la vente de leurs services se tienne sensiblement au-dessus de leur prix de revient. C'est pourquoi, il est possible aux chemins de fer de mettre en vigueur des tarifs spéciaux ou exceptionnels, tarifs qui corrigent la rigidité des tarifs normaux, s'harmonisent aux situations particulières et favorisent l'apport de trafics supplémentaires. En effet, ceux-ci se rapportent à des trafics bien déterminés, attachés à des relations particulières pour lesquelles des différences de conditions fondamentales rendent possible des différences de traitement tarifaire et dont l'existence même est basée sur des considérations multiples telles que prix de revient de la tonne en sus, considérations d'ordre purement économique débordant, parfois, le domaine propre des transports et prix de concurrence avec d'autres modes de transport ou d'autres voies de transport.

En résumé, il ressort des différents points traités ci-dessus que :

1. dans le cadre des transports maritimes, les frêts supportés par les marchandises de même provenances et destinées à la consommation européenne ne sont différents que parce que les causes de la prospérité économique et la force d'attraction des ports concurrents agissant directement sur leur taux sont elles-mêmes diverses.

2. le degré de bon marché des frais portuaires dépend des mêmes causes.

3. les frêts fluviaux sont bas et avantageux pour autant que les caractéristiques techniques et économiques de la voie d'eau à laquelle ils se rapportent favorisent les développement d'une navigation intensive.

4. les taux de tarifs ferroviaires ne s'établissant pas uniquement sur la notion du prix de revient moyen ou partiel, élément difficile à calculer en matière de transports ferroviaires, mais sur le principe de faire payer à la marchandise tout ce qu'elle peut payer, un aperçu des efforts déployés par les réseaux étrangers en vue d'un abaissement des prix de transport applicables

(1) A la conférence des syndicats de la navigation intérieure en France, en 1934, il a été remarqué que le rapport des prix de transport par voies ferrées varient suivant la marchandise de 1 à 480.

aux importations et exportations suisses d'outre-mer transitant par un port maritime étranger ne nous sera donné que par la description de la contexture des tarifs de transit en vigueur sur ces différents réseaux.

Ce sont ces 3 points :

- la situation économique et la force d'attraction des principaux ports maritimes concurrents du transit suisse;
- les caractéristiques du Rhin et leur influence sur les frets;
- la contexture des tarifs exceptionnels de transit et la tarification à l'origine du bon marché du coût de transport des importations suisses que nous traiterons dans la première partie.

Première partie

LES FACTEURS DÉTERMINANTS
DU BON MARCHÉ DU COUT DE TRANSPORT
DES IMPORTATIONS SUISSES

CHAPITRE I

La situation économique et la force d'attraction des principaux ports maritimes concurrents du transit suisse

La fonction régionale des ports de la Mer du Nord est considérable. Si l'hinterland national d'Anvers et de Rotterdam est limité, par suite de l'exiguité des territoires belge et hollandais, leur arrière-pays international, par contre, s'étend jusqu'à la Suisse et même jusqu'à l'Italie du Nord. Cet hinterland, en grande partie commun aux deux ports, comprend des régions surpeuplées et extrêmement riches qui leur procurent un échange maritime de marchandises très important.

Les ports d'Anvers et de Rotterdam, quoique tous deux reliés directement à leur hinterland par un incomparable réseau de voies navigables et ferroviaires, se voient favorisés différemment dans leurs communications avec celui-ci. Rotterdam est située à l'embouchure du Rhin, Anvers à quelque distance de celle-ci, de telle sorte que pour un train de chalands, le trajet entre les ports d'amont rhénans et le port belge est de deux jours plus long que celui entre les mêmes ports et Rotterdam (1).

(1) Cet inconvénient pour Anvers de la plus longue durée de trajet n'est pas uniquement déterminé par une distance kilométrique entre les ports d'amont rhénans et le port belge plus grande de 120 km. que celle existant entre les dits ports et le port hollandais, mais résulte également et surtout des pertes de temps que subit la navigation sur le tronçon Anvers-Rhin, par suite du mauvais état de ce chenal. Quoique le port belge ait depuis longtemps cherché à améliorer sa liaison avec le Rhin, en envisageant la construction d'un nouveau canal plus court et moins dangereux pour la navigation, il n'a pu jusqu'ici y parvenir, en raison même de l'opposition à ce projet qu'il a rencontrée en Hollande, territoire sur lequel porte sur le traité de 1839 par lequel la Hollande, en échange de sa souveraineté territoriale sur les bouches de l'Escaut, s'engageait à exécuter des améliorations de passes jugées nécessaires et permettant les transactions maritimes entre Anvers et le Rhin; économiquement, toute la question tourne autour de l'existence même des deux grands ports septentrionaux, autour de la concurrence entre ces deux ports et de la prédominance de l'un d'eux.

La situation de Rotterdam, plus rapprochée des ports d'amont, a mis cette ville en mesure de se spécialiser tout particulièrement dans la manutention en vrac, d'autant plus que les chalands rhénans y aboutissent sans effort et peuvent venir directement s'ancrer à côté des cargos. Ces facteurs ont permis à Rotterdam d'acquérir une plus grande part du trafic rhénan qu'Anvers (1), et de lui imprimer ce caractère de port fluvial. En effet, le 90 % de son trafic utilise la voie d'eau et le 10 % la voie ferrée. De ce 10 %, la majeure partie des transports s'effectue avec les centres intérieurs du pays qui, en raison de la faible distance, n'aurait aucun intérêt à recourir au chaland plutôt qu'au wagon (2).

Défavorisée vis-à-vis de son concurrent hollandais quant à sa liaison fluviale avec l'hinterland, Anvers, grâce à sa situation extrêmement favorable à proximité des centres industriels de la Belgique, du Luxembourg et de la France septentrionale, d'une part, du bassin rhénan, français et suisse, d'autre part, possède avec toutes ces régions des communications ferroviaires plus courtes que celles de Rotterdam, ce qui fait que les frais de transport par voies ferrées en sont moins élevés (3). Le port de l'Escaut n'est, cependant, pas aussi exclusivement ferroviaire que son rival hollandais est fluvial, le 61,4 % du trafic anversoïse étant évacué par voie fluviale et le 38,6 % restant par le rail (4).

Nous ne nous arrêtons pas à une description de la fonction régionale des ports hanséatiques, car ces derniers, s'ils possèdent un hinterland propre, très vaste, fortement industrialisé et également desservi par un dense réseau de voies navigables et ferrées, ne sont, cependant, point reliés à la Suisse par la voie d'eau (5). Il leur est donc difficile de l'emporter sur Rotterdam et

(1) C'est ainsi qu'en 1938, d'après la statistique du commerce, de l'industrie et des transports publiée par la Chambre de Commerce et d'Industrie rotterdamoise, les quote-parts d'Anvers et de Rotterdam dans le mouvement des marchandises sur le Rhin via la frontière néerlandaise (trafic total = 55.789.908 t.) se montaient respectivement à 12,8 % et 57,2 %, le 30 % restant étant réservé au trafic intérieur et à celui des ports secondaires belges et hollandais.

(2) En considérant uniquement son trafic étranger, le rapport s'élève, dans ce cas, à 99 %, aucun transport ferroviaire n'étant destinée à la Suisse.

(3) Les autorités du port d'Anvers ont toujours accordé beaucoup d'attention aux gares de triage, à la liaison des voies du service intérieur avec le réseau national et à toutes les installations capables de faciliter le transbordement de navires sur wagons et vice-versa.

(4) En 1938, la participation du trafic international revenant à la voie ferrée et à la voie fluviale était respectivement de 19,3 % et 80,7 %. En ce qui concerne uniquement le trafic suisse, cette participation était de 13 % et 87 %, les importations arrivant, en majeure partie, par le Rhin, à Bâle.

(5) Il existe, toutefois, des projets qui tendent à faire de ces ports la clef de tout un système de voies navigables de l'Europe centrale. L'Allemagne a pensé que la jonction Rhin-Main-Danube terminée, elle pourrait par un canal assez court réunir la voie Rhin-Danube au Weser et faire dévier le

Anvers, unies à Bâle par la magnifique artère du Rhin, leur rôle vis-à-vis du trafic suisse ne pouvant rester que celui d'un « outsider ».

En ce qui concerne l'hinterland des ports méditerranéens, celui-ci est loin d'égaliser en richesses et en activité économique celui des ports nordiques. Si l'on ne tient compte que du facteur distance, Gênes possède un arrière-pays étranger considérable, mais ce dernier, repoussé par les assauts des havres hollandais, allemands et belges, ne s'étend en dehors des frontières italiennes que sur une faible partie de la Suisse et de l'Europe centrale. Notre pays est d'ailleurs la seule source de trafic pour laquelle Gênes et Marseille entrent véritablement en concurrence. Le port phocéén aurait l'avantage dont Gênes est privée de se trouver à l'extrémité d'une grande voie d'eau, si celle-ci ne possédait pas un caractère impropre à la navigation (1). Le rail reste donc la seule facilité de desserte offerte à ces deux ports.

Si l'on passe maintenant à l'analyse des trafics national et international afférents à chacun des ports précités, on constate que, conformément au tableau 2, la fonction transitaire de chacun d'eux joue un rôle divers dans l'activité économique de ces derniers.

C'est ainsi qu'à Rotterdam, la majeure partie du trafic est constituée par des apports et des expéditions de et vers l'étranger. Cette situation provient du caractère foncièrement agricole de l'hinterland national. Pouvant être sujet à de brusques varia-

Fonction transitaire internationale des ports nordiques et méditerranéens en 1937/38 (2)

Tableau 2.

PORTS	ENTREE			SORTIE		
	Total en tonnes	Dont transit en tonnes	en %	Total en tonnes	Dont transit en tonnes	en %
Rotterdam	24 503 844	17 500 266	71,4	17 867 096	14 849 049	83,1
Anvers	10 845 715	4 425 348	40,8	13 029 482	6 032 183	46,3
Hambourg	16 669 000	1 233 506	7,4	8 589 000	1 760 745	20,5
Marseille	6 791 000	119 703	1,9	2 674 000	26 660	1,0
Gênes	5 922 769	143 893	2,6	1 753 488	43 963	3,6

trafic vers Brème, en attendant que le canal projeté, lac de Constance-Danube ne réalise une liaison entièrement allemande. En admettant que ces projets soient un jour mis à exécution, cette nouvelle route, bien que sensiblement parallèle à la voie rhénane, serait toujours plus longue, moins rapide, parsemée d'écluses et, en définitive, moins économique.

(1) En 1937, il n'a été transporté sur le Rhône en direction on en provenance de Marseille que 354 020 t.

(2) Chiffres extraits des différentes statistiques publiées dans les ports (voir table des matières).

tions, par suite de l'effet des tarifs de transport, des mesures fortement protectionnistes prises par les états étrangers, des crises économiques, des troubles et de toutes sortes d'impondérables, en général, ce trafic, qui constitue, en fait, une faiblesse pour Rotterdam, représente, en outre, pour la prospérité de ce port un danger certain (1). Une fonction transitaire internationale, quoique intéressante, ne sert que de complément aux fonctions transitaire nationale, commerciale et industrielle; à cet égard, ses concurrents les plus directs, Anvers et Hambourg, jouissent d'une situation plus avantageuse. La dite fonction des ports méridionaux, moins importante que celle de leurs rivaux de la Mer du Nord ne se rattache, en grande partie, qu'au trafic suisse. C'est ainsi qu'à Marseille, le 98 % du transit international est destiné à la Suisse, à Gênes, le 95 %, tandis que les importations suisses ne constituent que le 9 % du transit anversoïis destiné à l'étranger et le 4 % de celui de Rotterdam.

Si l'on compare maintenant les statistiques se rapportant au transit suisse dans les différents port (tableau 3), on constate,

**Marchandises débarquées dans les ports et
expédiées vers la Suisse (2).**

Tableau 3

	Rotterdam	Anvers	Hambourg	Gênes	Marseille
en milliers de tonnes					
1926. Trafic total..	75,9	189,1		156,6	
céréales	20,9	147,8		106,0	
charbons	24,3	—	?	17,0	?
huiles minérales.	7,2	—		—	
1932. Trafic total .	408,4	250,2	35,3	101,0	122,7
céréales	87,0	120,6			100,0
charbons	141,4	11,5	?	?	—
huiles minérales.	53,2	67,5			0,5
1934. Trafic total..	504,4	335,5	43,3	133,9	98,3
céréales	67,5	114,0			84,8
charbons	164,8	70,2	?	?	—
huiles minérales.	138,0	13,5			0,2
1936. Trafic total..	565,6	332,6	27,0	143,9	118,7
céréales	104,5	123,9		86,9	94,7
charbons	233,9	61,9	?	24,3	—
huiles minérales.	75,0	26,2		1,0	1,6

(1) C'est la raison pour laquelle, actuellement, Rotterdam se trouve en difficultés, le trafic allemand qui constitue, en temps normal, l'apport principal étant détourné artificiellement par les autorités d'occupation sur les ports allemands. Ainsi, son trafic n'est plus en 1947 que de 1/3 à l'entrée et de 1/6 à la sortie de celui de 1938, alors que celui d'Anvers qui souffre également des mêmes causes se monte tout de même à 159 %, à l'entrée et à 64 %, à la sortie de celui de la même année.

(2) Données tirées, pour le port de Rotterdam, de la statistique hollandaise « Jahresstatistik van den in-uit-en-Doorvoer »; pour le port d'Anvers,

en premier lieu, que la concurrence entre les havres nordiques, d'une part, et les havres méditerranéens, d'autre part, s'exerce surtout pour le trafic des céréales. En effet, si les premiers sont les principaux transitaires de nos importations en céréales, charbons, huiles minérales, autres marchandises massales et marchandises diverses, les seconds ne prennent place parmi les ports maritimes de transit suisse que parce qu'ils transitent également une partie des céréales qui nous sont destinées, tous les autres trafics, à l'exception de quelque 20.000 tonnes de charbons anglais expédiées annuellement par Gênes, préférant recourir à la voie septentrionale. Comme on peut le constater, cette supériorité des ports nordiques n'a fait que s'affirmer au cours des ans, au détriment des ports méditerranéens dont le transit est resté stationnaire, alors même que celui des premiers s'est considérablement accru. Si l'on examine maintenant, plus particulièrement, la place qu'occupe chaque havre vis-à-vis de son ou de ses concurrents les plus directs, on constate, qu'en ce qui concerne les ports rhénans, Rotterdam accapare une plus grande partie du trafic suisse qu'Anvers, tandis qu'en ce qui concerne les ports méditerranéens, Marseille, pas plus que Gênes, ne peut se vanter d'enregistrer une supériorité manifeste sur son rival. On remarque enfin, pour l'acheminement nordique, que si Rotterdam n'est plus l'unique transitaire des charbons anglais, la participation d'Anvers à ce trafic ayant passé successivement de 7 %, en 1932 à 29 %, en 1934 pour retomber à 21 %, en 1936, il s'est acquis, par contre,

des statistiques du port publiées par la ville d'Anvers; pour le port d'Ham-bourg, des chiffres transmis par le bureau des tarifs allemands de l'adminis-tration générale des C. F. F. à Berne; pour les ports de Marseille et de Gênes, des comptes rendus annuels de la Chambre de Commerce de Marseille, ainsi que de plusieurs périodiques et différentes brochures.

Les statistiques néerlandaises distinguent le transit suisse comme suit : transit avec transbordement; transit sans transbordement; sorties d'entrepôts. Le premier relève uniquement des marchandises transbordées dans les ports maritimes hollandais, le port d'Amsterdam ne participant que pour 4,5 % dans le trafic rhénan hollandais, on peut admettre que la quasi-totalité du trafic suisse transite par Rotterdam. Le transit sans transbordement se réfère aux marchandises transitant par le territoire hollandais, en fait pour le trafic suisse, aux marchandises provenant ou allant de ou vers le territoire belge. Quant aux marchandises sortant des entrepôts, elles se composent pour les 4/5 d'huiles minérales.

La statistique belge est incomplète, car elle relève uniquement des chargements transportés par bateaux intérieurs. Elle ne mentionne pas non plus les marchandises sortant d'entrepôts dans lesquels celles-ci ont séjourné plus ou moins longtemps, ainsi que les transports effectués par chemins de fer. Nous avons vu, cependant, que ceux-ci entrent pour 13 % dans le trafic suisse transitant par le port d'Anvers. Ces transports, d'ailleurs, se composent surtout de marchandises chères. Cette statistique peut être partiellement corrigée, grâce à la statistique hollandaise qui, sous la rubrique transit sans transbordement, donne heureusement des indications complémentaires.

Ainsi, quoique ces statistiques ne soient pas rigoureusement exactes, elles sont suffisantes, cependant, pour nous permettre d'en tirer des conclusions.

une plus grande part du trafic des céréales au détriment du port belge.

La fonction commerciale de ces ports en compétition est très diverse car, si elle participe à l'influence qu'exercent sur l'activité et la prospérité économique de ceux-ci les sources de trafic, elle n'en reste pas moins l'effet plutôt que la cause. C'est ainsi qu'elle est moins développée à Rotterdam qu'à Anvers ou à Hambourg, cette situation résultant du caractère même du port surtout orienté vers le trafic des marchandises massales, tels les charbons, les minerais, les huiles minérales, lesquels nécessitent de simples opérations de transbordement.

La place rotterdamoise offre surtout de l'intérêt en ce qui concerne les céréales, le café, les fruits du sud et les sacs de jute.

Le commerce des céréales, très important à Rotterdam, souffre, d'une part de la concurrence sérieuse d'Anvers et, sur une moins grande échelle, de celle des ports méditerranéens et hanseatiques et, d'autre part, d'une trop grande dépendance à l'égard du marché allemand, ce qui fait qu'il accuse des écarts considérables. Voici d'ailleurs un tableau comparatif des importations de céréales enregistrées dans les différents ports européens.

Importations des céréales dans les principaux ports de l'Europe (1)

Tableau 4.

ANNEE	Anvers	Rotterdam	Hambourg	Gênes	Marseille
en milliers de tonnes					
1913	3 226	4 644	2 600	788	1 105
1930	3 455	4 093	1 605	—	821
1934	3 464	3 156	995	313	611
1936	3 561	2 499	462	281	514
1937	4 047	3 645	1 367	496	435

Le commerce du café est également important mais ne présente pas, cependant, le même intérêt qu'à Amsterdam et se voit devancé par les places du Havre et de Hambourg dont les arrivages sont 4 fois plus importants. Quant au commerce des fruits du sud, il a acquis une place de premier ordre, grâce à la collaboration d'un négoce spécialisé des chemins de fer et de l'armement hollandais. Le commerce du coton ne jouit pas d'un grand développement, malgré les installations spéciales, dont les arrivages se sont montés, en 1938 environ à 41.000 t.

(1) Paul van Hissenhoven. Le mouvement des grains dans le monde, Bruxelles 1938, p. 426.

En plus du marché des céréales, la place d'Anvers offre de l'intérêt pour le commerce des tabacs, de la laine et du coton ainsi que les produits coloniaux et, particulièrement, ceux en provenance du Congo belge dont cette ville possède le monopole, grâce aux lignes belges qui ont établi des communications directes entre la Métropole et sa colonie.

Comme auparavant, nous ne nous arrêtons pas à la description de la fonction commerciale des ports hanséatiques; soulignons simplement la place prépondérante prise par le marché du coton à Brême.

A Marseille, il n'existe de bourses de marchandises proprement dites que pour le riz, le maïs, les huiles et tourteaux, lesquels possèdent un marché réglementé.

Gênes étant un port de transit, exportant vers son arrière-pays la plus grande partie des produits qu'elle reçoit (1), n'a pas une fonction commerciale parfaite, car elle ne tient lieu de marché que pour une faible proportion des matières débarquées. Sa fonction commerciale, à l'exemple de celle de Rotterdam, s'entend ainsi surtout comme étant une fonction commerciale de transit.

Tous les ports modernes d'importance peuvent être considérés en même temps comme de grands centres industriels. Cela tient surtout à la tendance de l'industrie moderne à s'établir le plus près possible du lieu d'importation des matières premières pour éviter les frais de transport de celles-ci qui influeraient, par-là, défavorablement sur le prix de revient des produits fabriqués.

Marseille, plus particulièrement, n'ayant pas trouvé, en raison de sa situation géographique les possibilités de drainer un arrière-pays de profondeur illimitée, a déployé ses efforts pour créer une zone industrielle de premier ordre dans la région entourant le port. C'est ainsi que cette ville transforme sur place les 2/3 des marchandises qu'elle reçoit, ce qui lui donne, avant tout, le caractère d'un port industriel.

S'il est vrai que la prospérité d'un port est en grande partie fonction de son hinterland, l'inverse l'est également dans une certaine mesure. C'est de sa puissance que dépendent les possibilités d'élargir son arrière-pays et de l'approfondir en empiétant sur celui de ses concurrents.

Trois éléments principaux sont généralement utilisés pour apprécier l'activité économique d'un port (2).

(1) C'est ainsi que le 80 % environ est expédiée vers l'arrière-pays national et le 2 % vers l'arrière-pays international.

(2) A ces trois éléments peut venir s'en ajouter un quatrième complémentaire, le nombre de voyageurs arrivés ou partis, dont nous ne tiendrons pas compte ici.

- 1) le nombre des navires entrés et sortis (en général sensiblement le même à l'entrée qu'à la sortie);
- 2) l'importance du tonnage de jauge nette;
- 3) le tonnage des marchandises transportées.

On peut déduire du tableau 5 que l'activité des ports nor-diques est nettement plus intense que celle de leurs concurrents méditerranéens. Marseille, cependant, qui semble ne pas avoir souffert de la crise économique d'entre-deux guerres, grâce à une progression lente et continue des entrées et sorties de navire ainsi que du tonnage de jauge nette voit, à cet égard, son importance

Mouvement de la navigation des différents ports concurrents de 1913 à 1938 (1)

Tableau 5.

ANNEES	Rotterdam	Anvers	Hambourg	Gênes	Marseille
en milliers de tonnes de jauge nette					
1913	13 038	11 671	14 185	7 352	10 566
1925	20 635	17 171	16 705	8 560	11 248
1926	29 402	19 354	17 423	8 982	11 843
1929	25 977	20 628	22 430	10 540	14 300
1932	18 370	16 717	18 054	9 740	15 627
1935	20 933	18 069	18 214	10 852	16 611
1936	23 247	18 895	18 922	8 873	16 544
1937	26 487	20 600	19 616	10 053	16 050
1938	27 809	19 794	20 833	11 240	16 031

s'accroître et se rapprocher sensiblement de celle d'Anvers. Cette situation très favorable, due en grande partie au caractère particulier du port phocéén en temps que port d'escale, a cessé en 1937, année qui se caractérise par une diminution du tonnage de jauge nette de 945.000 t. (entrée et sortie). Un fait intéressant à noter est la reprise du port d'Hambourg dès 1925 dont le trafic maritime ne cessa d'augmenter jusqu'en 1930 et la culbute de Rotterdam, dès l'année 1926, qui ne sera enrayée qu'en 1932, cette date représentant dans le domaine maritime un renversement de la situation jusqu'alors en période de dépression. Si Rotterdam ne paraît pas avoir pu résister à la crise de la même manière qu'Hambourg et, plus spécialement, Anvers, la cause est à rechercher, comme nous l'avons déjà dit, dans la sensibilité du trafic rotterdamois aux conditions politiques et économiques régnant dans l'arrière-pays international du port hollandais, eu égard à sa fonction prépondérante de port transitaire. Si la dépression de la courbe du trafic maritime rotterdamois a été impressionnante, son relèvement ne le fut pas moins. Alors que pour la première

(1) D'après les statistiques publiées dans les ports (voir table des matières).

et unique fois, le port hollandais voyait son tonnage de jauge nette rejoint par celui d'Hambourg, en 1932, dès 1933, il avait repris sa place de premier port continental et en 1938 son tonnage représentait 7 à 8 millions de plus que celui de ses rivaux les plus directs.

Une grande amplitude des fluctuations du trafic maritime rotterdamois, une résistance plus forte aux variations des trafics anversoïis et hambourgeois, une légère progression de celui de Marseille et une stabilité relative de l'activité gênoise : telles sont les caractéristiques principales de l'activité maritime de ces ports, caractéristiques que nous retrouverons plus loin, lorsque nous traiterons du trafic commercial des marchandises.

En corrélation avec le tonnage de jauge nette, il résulterait les mêmes constatations de l'examen des chiffres du nombre des navires entrés et sortis, si ce n'est que la différence entre les ports est beaucoup plus marquée et qu'Hambourg, dès 1927, vient au premier rang. Cela tient à ce que son tonnage moyen est plus faible que celui de Rotterdam (1.100 t. pour 1.550 t.) qui voit ainsi s'ancrer dans ses bassins de plus gros paquebots. Quant au tonnage moyen d'Anvers, de Marseille et de Gênes, il se monte respectivement à 1.700, 1.800 et 1.900 t.

Sans trop entrer dans les détails de l'activité maritime des ports, notre but ne se référant pas à une étude approfondie de ces derniers mais à une analyse des principaux facteurs influant fortement sur le bon marché des frets maritimes, il semble qu'il soit utile de donner quelques indications sur les diverses flottes marchandes nationales qui collaborent au développement des établissements portuaires nationaux et sur le nombre de lignes régulières touchant les ports en compétition.

En ce qui concerne la participation du pavillon hollandais au mouvement maritime du port de Rotterdam, celle-ci se monte à 20 % dépassée seulement de 4 % par celle de l'armement allemand. Les Pays-Bas ont toujours joué dans l'industrie maritime internationale un rôle important, grâce à l'activité de leur marine marchande et sont parvenus ainsi à se constituer certains marchés importants en Europe pour des produits coloniaux.

La Belgique n'a jamais déployé une grande activité dans le domaine de la marine marchande. En 1937, le pavillon belge ne représentait que le 4,6 % du trafic anversoïis. Cette situation paraît plutôt anormale quand on songe à l'importance des exportations, importations et transit de ce petit pays. Des efforts ont été entrepris dans ce domaine durant l'entre-deux guerres et la fusion de deux compagnies belges possédant plus de 50 % du tonnage belge a permis, grâce à un aménagement spécial de l'armement, à la Belgique de s'assurer le trafic intéressant des automobiles en provenance des U. S. A.

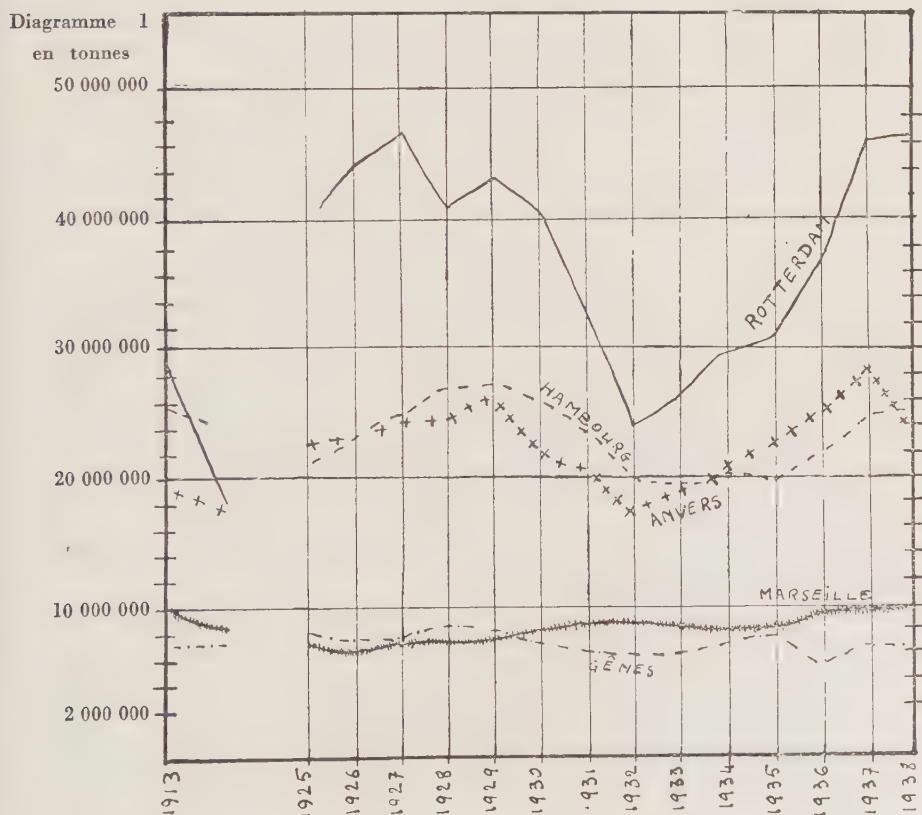
Le port d'Hambourg est celui des trois grands ports nord-européens qui possède le plus grand armement propre. Cette si-

tuation est due au fait qu'il appartient à un pays ayant toujours pratiqué une large politique d'expansion maritime.

Quant aux pavillons français et italien, ils entrent respectivement pour 49 et 60,7 % dans le trafic maritime des ports de Marseille et de Gênes, assurant ainsi à ces ports un trafic important.

En ce qui concerne le nombre et la fréquence des départs des lignes régulières, les ports du Nord sont ici encore avantagés : 155 lignes et 7.922 départs par an pour le port d'Anvers, 120 lignes et 4.743 départs pour le port de Rotterdam, en 1937 contre 90 lignes au port de Marseille, en 1937 et 122 lignes et 3.000 départs environ au port de Gênes, en 1929 (1).

Mouvement des marchandises de 1913 à 1938 dans les différents ports maritimes concurrents



(1) Pour le port de Gênes, nous n'avons pu obtenir d'autres chiffres que ceux transcrits par Julien Perret dans sa thèse « Le port de Gênes » (cf. table des matières) à la page 105, extraits de la « Guida Ufficiale del Porto di

Le port d'Anvers dépasse tous ses concurrents, non seulement par le nombre, mais aussi par la diversité de ses services de navigation. Cet avantage résulte du fait que le port belge est collecteur et distributeur aussi bien de marchandises massales que de marchandises diverses, tandis que le port hollandais, par exemple, voit son trafic commercial se composer surtout de marchandises pondéreuses. A grands frais, Gênes s'est assuré des services réguliers la reliant avec tous les pays du monde et, plus particulièrement, avec l'Amérique, tandis que Marseille, port d'escale des grandes lignes de l'Orient et de l'Extrême-Orient, développait les siens en direction des pays situés au delà de la Mer Rouge, de l'Afrique et des colonies françaises, en général. C'est la raison pour laquelle le 40 % du trafic des marchandises de ce dernier port se compose de produits en provenance ou à destination de ces colonies.

Le tonnage des marchandises transportées est l'élément qui reflète le plus exactement l'activité réelle des divers ports en compétition. En effet, les indications fournies par le mouvement des navires et celui du tonnage de jauge nette paraissent quelque peu fallacieuses, si l'on songe que, d'une part, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, le coefficient d'utilisation des cargos peut être faible et que d'autre part, les dits cargos peuvent toucher le port, sans que pour cela il soit procédé à un débarquement massif de leur cargaison.

D'après le graphique 1, on constate que la situation des ports méditerranéens, à cet égard, est encore plus défavorable que celle se rapportant au mouvement du tonnage de jauge nette, puisque le trafic des dits ports atteint à peine la moitié de celui des havres nordiques. En période de prospérité, ce rapport ne s'élève même plus qu'à $1/3$, si l'on considère le mouvement des marchandises d'Anvers et d'Hambourg et le $1/6$ si l'on se réfère à celui de Rotterdam. La supériorité des ports nordiques est donc ici indiscutable et plus particulièrement celle de Rotterdam qui a vu son trafic doubler celui de ses concurrents les plus directs, lors des années de prospérité, celui-ci étant sujet à de fortes fluctuations dues aux raisons déjà mentionnées.

Si l'on examine maintenant les rapports existant entre la quantité des marchandises embarquées et celle des marchandises débarquées, c'est-à-dire le frêt de retour, on constate que les ports en compétition offrent tous la particularité de posséder un bilan de tonnage passif. Ce caractère commun à tous les ports continentaux est dû à la forte densité de la population de leur arrière-pays jointe à une industrialisation intense exigeant des impor-

Genova » de 1929. Quoique la comparaison ne puisse ainsi prétendre à toute la rigueur voulue, il ne semble pas qu'une augmentation considérable du nombre des lignes régulières aient pu, par la suite, être enregistrée et ainsi fausser le sens des conclusions tirées de la comparaison ci-dessus.

tations massives de produits alimentaires et de matières premières. Ce fret de retour par rapport à celui d'aller se montait d'ailleurs comme suit :

	à Hambourg Rotterdam Anvers			Gênes	Marseille
	en %				
en 1927 à	52	70	110	14	52
en 1932 à	54	70	88	16	40
en 1937 à	50	90	100	22	46

Comme on le voit, cette défaillance de sorties est relativement faible à Anvers où le fret de retour varie entre 88 et 110 % de celui d'aller, tandis que celle-ci s'accuse d'une façon beaucoup plus nette dans les autres ports. A cet égard, les ports les plus défavorisés sont à nouveau les ports du Sud qui ne peuvent compter sur un hinterland aussi riche en produits du sous-sol que celui des havres septentrionaux. Si le fret de retour à Marseille varie entre 40 et 52 %, à Gênes, les marchandises embarquées ne représentent guère que le 22 % au maximum des marchandises débarquées. L'abondance du fret de retour étant l'une des conditions essentielles du bon marché du fret d'aller, on conçoit d'avance que les prix de transport maritimes cotés sur les ports méditerranéens soient plus élevés que ceux demandés pour les marchandises expédiées sur les ports septentrionaux.

Si l'on fait la répartition du trafic maritime au point de vue des marchandises massales et diverses, on remarque d'après le tableau 6, qu'ici encore, la situation entre les différents ports maritimes en compétition est loin de s'égaliser.

Quote-part des importations et exportations
des principales catégories de marchandises par rapport
aux importations et exportations totales dans les
différents ports maritimes en 1937

Tableau 6.

MARCHANDISES	Rotterdam		Anvers		Hambourg		Gênes *		Marseille	
	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.	imp.	exp.
en % total = 100 %										
Céréales	14,9	1,4	26,5	2,7	8,5	10,7	10,1	2,2	10,6	6,4
Engrais	0,3	4,6	0,7	8,8	4,0	7,2	2,8	2,1	0,3	3,9
Bois	4,0	0,1	5,7	0,4	2,9	2,7	1,5	2,0	0,6	0,1
Minerais	45,0	0,3	21,2	0,6	3,8	1,2	3,0	0,1	2,3	7,4
Huiles minérales	11,4	2,9	9,5	1,9	20,2	10,2	10,3	0,2	26,9	6,9
Houille	3,2	67,8	3,7	28,3	17,2	0,6	38,0	0,0	20,8	4,0
Total....	78,8	77,1	67,3	42,7	56,6	32,6	65,7	6,6	61,5	28,7
Autres marchandises...	21,2	22,9	32,7	57,3	43,4	67,4	34,3	93,4	38,5	71,3
* Déduction faite des charbons de soute et des provisions de bord compris dans les statistiques.										

Il ressort clairement de ces chiffres que le rôle joué par Rotterdam dans le transbordement des marchandises massales est prépondérant, puisqu'aussi bien à l'exportation qu'à l'importation ces dernières forment les 4/5 du trafic rotterdamois. La différence réside dans le fait qu'à l'entrée les minerais entrent pour 11 013 086 t. suivis des céréales, 3 640 083 t. et des huiles minérales 2 785 609 t. sur un total de 24 503 844 t. tandis qu'à la sortie, sur un total de 17 867 096, les seuls charbons interviennent pour 12 113 254 t. Dans les ports d'Anvers et d'Hambourg, on constate un équilibre plus harmonieux entre marchandises massales et marchandises diverses que dans les autres ports. L'arrimeur y trouve à sa disposition un choix de marchandises lourdes et légères, encombrantes et peu volumineuses qui lui permettent des combinaisons les plus avantageuses. Le déséquilibre est encore plus accentué dans les ports méditerranéens, en ce sens que les arrivées se composent, en majeure partie, de marchandises massales, tandis que l'inverse se produit à la sortie. Privée de gisements houillers, l'Italie importe de grandes quantités de noirs minéraux (en 1937 2 248 431 t.) et Gênes est devenue, de ce fait, un port charbonnier d'importance s'approvisionnant surtout en Angleterre. Le même cas vaut pour son concurrent français qui, trop éloigné des mines françaises, a avantage à importer ce produit par mer, malgré les tarifs spéciaux protectionnistes de la S. N. C. F. accordant des prix de transport réduits aux noirs minéraux du Nord à destination des régions Sud de la France (1). En outre, Marseille, qui a su se créer une fonction industrielle intéressante, importe de grandes quantités de graines oléagineuses qui entrent pour 12,9 % dans le trafic total d'entrée.

Le « quick dispatch » dépendant, d'une part, des aménagements d'infrastructure (rade, bassins artificiels ou naturels, longueur des quais, surface d'eau utilisée pour l'amarrage des bateaux etc.), d'autre part, des aménagements de superstructure (superstructure ferroviaire, de manutention, de la protection du cargo etc.), il serait trop long et inutile, dans le cadre de notre étude, de faire ici une analyse détaillée de ces divers éléments. Les données statistiques se rapportant à ceux-ci, transcrites dans le tableau 7, en nous donnant les principales caractéristiques des différents ports maritimes, suffisent amplement pour nous permettre d'établir des comparaisons et d'en tirer des conclusions.

En premier lieu, on constate, qu'ici encore, les ports du Nord

(1) C'est ainsi qu'il est accordé depuis 1922 aux charbons de provenance des mines du Gard, de l'Ardèche, ainsi que des petits bassins des Alpes sur la région du littoral méditerranéen, une réduction de 25 % sur le barème normal (Paragraphe I du chapitre 11 du P. V. 7). De même, depuis 1927 des barèmes spéciaux réduits (Paragraphe I du chapitre 12 du tarif P. V. 7) sont applicables aux charbons destinés à la fabrication du gaz d'éclairage dans les usines du littoral méditerranéen et en provenance soit du bassin de la Loire, soit des bassins du Nord et du Pas-de-Calais et de la Moselle.

se parent d'une supériorité manifeste. En ce qui concerne les aménagements d'infrastructure, cela tient, avant tout, à ce que ceux-ci sont des ports fluviaux et naturels disposant d'espaces illimités, alors que ceux de Gênes et de Marseille, ports artificiels et à rade ouverte, sont adossés à un noyau urbain.

Le grand avantage de Rotterdam, plus encore que celui d'Anvers, port, en majeure partie, en bassins éclusés, est d'être un port en rivière possédant une nappe d'eau spacieuse où les vapeurs transportant des marchandises en vrac, au lieu d'accoster, peuvent s'amarrer à des bouées au milieu des bassins et transborder directement leurs cargaisons dans les chalands et vice-versa. En conséquence, l'outillage de ce port comprend un grand nombre d'appareils flottants supérieur à celui des autres ports. Anvers,

Tableau comparatif des caractéristiques
des principaux établissements portuaires concurrents (1)

Tableau 7.

	Rotterdam	Anvers	Marseille	Gênes
Surface d'eau en ha utilisable pour le stationnement des navires	469	397	261	233
Développement des quais utilisables pour les opérations commerciales en km.	35	49	18	17
Rendement moyen général par mètre de quai en tonnes	600	400	360	850
Outillage				
Appareils de chargement et de déchargement	425	655	305	270
dont grues	362	627	279	221
Grues flottantes	80	16	29	—
Puissance moyenne en t.	6	12	6	—
Grues fixes hydrauliques et électriques.	282	611	250	221
Puissance moyenne en t.	3,5	3	2	2
dont élévateurs	32	24	8	40
Elévateurs à grains	32	24	8	—
Puissance moyenne en t.	200	250	225	—
Elévateurs à grains flottants	25	—	—	—
Elévateurs à grains fixes	7	—	—	—
Entrepôts, hangars et magasins ; superficie en ha	61	95	38	22
Développement des voies ferrées en km.	200	800	65	100

par contre, possède des installations spécialement adaptées à la manutention et à l'entreposage des marchandises emballées, en

(1) N'ayant pu obtenir tous les renseignements pour le port d'Hambourg, nous avons laissé celui-ci de côté. Disons simplement que ce port est également très bien outillé aussi bien pour le transbordement des marchandises en vrac que pour celui des marchandises en sacs ou en ballots et qu'il n'a rien à envier, dans ce domaine, à ses concurrents de la mer du Nord.

même temps qu'une main-d'œuvre plus nombreuse (16 000 ouvriers à Anvers contre 6 000 à Rotterdam). Si la réputation d'Anvers n'est plus à faire comme port de « general cargo », pendant longtemps, il n'a pas réagi devant les progrès de Rotterdam, en ce qui concerne le transbordement des produits lourds et des marchandises en vrac. Mais au cours de la période précédant la seconde guerre mondiale, il a entrepris de se mettre davantage au niveau de ses concurrents et d'offrir aux produits lourds les mêmes facilités de transbordement rapide et peu coûteux qu'à Rotterdam (1). En ce qui concerne les ports du Sud, quoique l'outillage de ceux-ci soit moins développé que celui des ports du Nord, il suffit, cependant, entièrement aux besoins du trafic existant dans ces ports. A l'heure actuelle, la vitesse de chargement, de déchargement et de transbordement des ports méditerranéens se rapproche sensiblement de celle enregistrée dans les ports septentrionaux, grâce aux améliorations techniques apportées à l'infrastructure et à la superstructure des premiers. C'est ainsi, qu'auparavant, à Gênes, l'emploi plus lent et plus coûteux des « chiatte » (2) renchérisait considérablement le coût de transbordement qui se trouvait être ainsi bien supérieur à celui demandé dans les autres ports concurrents pour la même opération. Cependant, par suite de la construction de nouveaux bassins, de nouveaux quais, de nouveaux magasins entreprise dès la fin de la seconde guerre mondiale, l'embarquement et le débarquement indirects dans ce port tendent à disparaître.

Un dernier élément influant sur le bon marché des frêts maritimes et frais de transbordement dans un port a trait au jeu des tarifs portuaires appliqués dans le dit port.

Une comparaison rigoureuse des frais de port, tant de ceux tombant à la charge du navire que de ceux supportés par la marchandise, est pratiquement irréalisable, car trop d'éléments disparates entrent en jeu. D'une part, ces frais de port étant fixés, soit par l'administration municipale ou l'état sous forme de tarifs, soit par les entreprises privées, ces derniers échappant alors à toute publication, il est plus facile d'acquérir des données dans des ports tels que Marseille, Gênes ou Anvers où les établissements portuaires sont, en majeure partie propriété de la ville ou soumis à un contrôle de celle-ci que dans un port tel que Rotterdam où la prospérité du havre est confiée à l'initiative privée. D'autre part, quoique les principaux éléments composants des frais de port tombant à la charge du navire soient généralement tarifés,

(1) Dans le Lloyd anversoïis du 7 octobre 1932, il est dit que la Stocata (Stockage et Transbordement S. A.) est parvenue, grâce à l'installation ultra-moderne de ponts-transbordeurs, à changer le caractère d'Anvers. C'est ainsi que celle-ci a réussi à attirer une partie du transit des charbons anglais destinés à la Suisse qui jadis passaient exclusivement par Rotterdam.

(2) Julien-A. Perret : Le port de Gênes, p. 177-180.

cette tarification est établie si différemment que toute comparaison ne peut valoir que pour des cas pratiques et particuliers de cargos de même tonnage renfermant une cargaison identique en poids et en naturel (1). Même en admettant que l'on se base sur ces quelques cas pour établir une discrimination de ces frais, on ne saurait aller qu'à l'encontre du but poursuivi en tirant des conclusions trop hâtives de celle-ci, si l'on ne tenait compte auparavant de la variabilité de ces derniers, en liaison étroite avec la bonne organisation du port et celle de ses installations (nombre de remorqueurs en suffisance, rationalisation dans la rotation de ceux-ci, places toujours disponibles à quai évitant ainsi des mouvements inutiles de navires en rade etc.).

Sans qu'on puisse donner d'exemples précis (2), on constate, cependant, d'après les diverses indications reçues dans les différents ports concurrents, qu'en général, les frais de port à la charge du navire sont moins élevés dans les havres de la Mer du Nord que ceux demandés dans les ports méditerranéens. Néanmoins, les écarts constatés entre ces différents frais ne sont pas si considérables pour qu'on puisse parler d'une supériorité manifeste à l'avantage des premiers, la dite supériorité influant sur le bon marché des frêts maritimes résidant surtout dans les facteurs étudiés précédemment.

Quant aux prix des charbons de soute demandés dans les différents ports, ceux-ci, grâce à la proximité des bassins houillers westphaliens et à celle relative des mines anglaises, sont moins

(1) C'est ainsi que les taux des tarifs pour le pilotage à Anvers et à Rotterdam dépendent exclusivement de l'enfoncement du navire tandis qu'à Marseille, ceux-ci sont fonctions de son tonnage exprimé en tonneaux de jauge nette, que les taux pour le remorquage à Anvers et à Rotterdam sont liés au parcours qu'entraîne le mouvement tandis qu'à Marseille, ceux-ci sont valables pour une heure de travail des remorqueurs, que les droits de quai, péages, etc. sont calculés différemment d'après le tonnage du navire (jauge brute ou jauge nette) et d'après la quantité de marchandises embarquées ou débarquées et que ces derniers peuvent subir des réductions suivant qu'il s'agit de navires de lignes ou de « tramps », de navires portant pavillon national ou étranger.

(2) Les seuls renseignements précis que nous avons pu obtenir sont ceux qui nous ont été remis par la Fédération maritime d'Anvers et qui portent sur une comparaison des frais de port à Rotterdam et à Anvers frappant un cargo de 7217 t. brutes et de 4397 t. nettes, chargé à l'entrée de 10300 tonnes de blé en vrac et repartant à vide à la sortie. Ces frais se montaient respectivement pour le port de Rotterdam et celui d'Anvers, en 1931, à 116 970 et 83 748 fr. b., en 1935, à 156 940 et 81 957 fr. b., en 1938, 88 085 et 91 164 fr. b. D'autres indications antérieures nous sont données par l'enquête effectuée en 1929 par la Chambre de Commerce de Marseille et qui se rapportent à une comparaison des frais de port à Marseille, Anvers et Gênes, frappant un navire de 4838 t. brutes et 3062 t. nettes débarquant 6700 t. de céréales en vrac. Ceux-ci ont été établis comme suit : à Marseille 53 690 fr. f., à Anvers 40 725 fr. f. et à Gênes 62 890 fr. f.

élevés dans les ports de la Mer du Nord que dans ceux de la Méditerranée et se présentaient comme suit :

	à Hambourg	Rotterdam	Anvers	Gênes	Marseille
	en sh. par t.				
<i>en 1937</i>					
Durham	21/	19/6	19/6	—	—
westphaliens	21/	17/3	18/6	28/	28/6
<i>en 1938</i>					
Durham	23/3	25/	25/6	—	—
westphaliens	23/3	21/6	23/6	37/6	—

CHAPITRE II

Les caractéristiques de la voie rhénane et leur influence sur les frets

Tant du point de vue technique, économique, géographique, politique que juridique, le Rhin jouit de privilèges exceptionnels. C'est, en effet, une voie de pénétration de premier ordre sans méandres qui allongent les trajets, sans écluses qui arrêtent les convois, tout au moins de la mer à Kembs, soit sur 860 km. des 1298 km. de son parcours, sans barrages dont l'ouverture même partielle entraîne de fortes variations de courant, sans ponts étroits et dangereux.

I. Du point de vue juridique, le principe de la liberté de navigation y est appliqué entièrement. En effet, la lutte séculaire pour l'affranchissement de la navigation de tous droits et péages prélevés par les villes du Rhin aboutit à une solution provisoire en 1814, lorsque le traité de Paris reconnut, en principe, la liberté de la navigation sur le Rhin. En réalité, les Etats riverains du Rhin n'ont pu l'obtenir entièrement qu'à la suite de la signature de la Convention pour la Navigation sur le Rhin (Rheinschiffahrtsakte) du 31 mars 1831, révisée et remplacée par celle de Mannheim du 17 octobre 1868. Le traité de Versailles en 1919 contenait également des clauses fluviales concernant la navigation sur le Rhin (1).

II. Du point de vue technique, si l'on examine les données ci-après, on voit que la pente est relativement douce (2). Il en résulte une vitesse moindre de courant et une diminution de l'effort de traction nécessaire à la remonte.

(1) Alors que les traités de 1814-15 posaient le principe de la liberté de navigation entre riverains, celui de 1919 établit la liberté complète de la navigation et du transit pour qui que ce soit, riverain ou non, ainsi que l'interdiction de percevoir tous droits et redevances autres que les droits de douane, d'octroi local ou de consommation, et différentes taxes dont la principale est destinée à couvrir les frais de travaux d'amélioration.

(2) A titre de comparaison, voici quelques données sur la déclivité du Rhône : de Genève à Lyon, 0,90 m. par km.; de Lyon à la mer 0,56 m., certains tronçons de ce dernier parcours présentant même une déclivité allant jusqu'à 0,77 m. par km.

Secteurs	Pente en m.	vitesse moyenne horaire du courant en km.
Bâle-Strasbourg	0,86	8-9
Strasbourg-Lautenbourg	0,51	7-8
Lautenbourg-Mannheim	0,24	6-7
Mannheim-Mayence-Bingen	0,10	4-5
Bingen-Coblence	0,29	6-7
Coblence-Cologne	0,23	5-6
Cologne-Dusseldorf	0,18	4-5
Dusseldorf-Emmerich	0,13	4-5
Parcours hollandais	0,06	3-3,5

Dans le domaine des conséquences pratiques, on peut situer approximativement l'incidence de la pente en disant qu'une puissance de 1 cv. peut remonter :

- 6 tonnes de la mer à Duisbourg;
- 4 tonnes de Duisbourg à Salzig;
- 2 tonnes dans le Bingen-Loch;
- 6 tonnes de Mayence à Mannheim;
- 2,5 tonnes de Mannheim à Strasbourg;
- 0,8 tonnes de Strasbourg à Bâle.

Les caractéristiques de déclivité d'un fleuve se reflètent tout aussi fidèlement dans la cotation des taux de coûts de remorquage et de frêts, ceux-ci, quoique dans des proportions différentes, étant fonctions de l'effort de traction que nécessite le transport d'une tonne de marchandise. C'est ainsi que pour le transport des marchandises en vrac sur le Rhin, les données suivantes ont été enregistrées (1).

Secteurs	Pente en m.	Coût du remorquage par tkm. en ct.	Taux des frêts par tkm. en ct.
Rotterdam-Ruhrort	0,078	0,28	0,49
Rotterdam-Strasbourg	0,186	0,35	0,70
Ruhrort-Strasbourg	0,231	0,42	0,80
Rotterdam-Bâle	0,31	0,87	1,05
Strasbourg-Bâle	0,86	2,83	3,74

On constate par ces chiffres combien est grande l'influence de la pente sur les taux de coûts de remorquage et de frêts. Il est évident, cependant, que d'autres facteurs agissant sur ces taux entrent également en jeu.

C'est ainsi que le coût du remorquage dépend, en outre, de

(1) Données tirées du « Jahres-Bericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt », 1936.

l'état de l'offre et de la demande de remorquages ainsi que des prix de charbons, différents suivant les ports d'approvisionnement; que le fret est lui-même étroitement lié à l'état de l'offre et de la demande de frets, aux possibilités de frets de retour et aux possibilités d'utilisation de capacité des chalands. Mais alors que ces divers éléments complémentaires exercent une influence prépondérante sur les taux de frets, ils n'entrent que pour une part infime dans la formation des taux de coûts de remorquage, part cependant suffisamment variable pour que toute proportionnalité entre ces divers coûts calculés pour la tkm., par rapport au degré de déclivité du fleuve, fasse défaut.

III. Du point de vue hydrographique, étant en même temps un fleuve glaciaire et un fleuve de plaine, le Rhin se voit assuré d'une stabilité de son alimentation en eau, c'est-à-dire, d'un débit abondant, régulier et volumineux qui permet, en dépit de quelques faiblesses, la navigation durant toute l'année.

Dans la région de Bâle, cependant, son niveau est soumis à de plus fortes fluctuations. Possédant à cet endroit toutes les caractéristiques d'un fleuve de montagne, il ne peut compter, en hiver, que sur un faible apport d'eau, le régime des crues ayant lieu en été. Il se peut, cependant, que par suite de conditions atmosphériques exceptionnelles, ses affluents descendant du plateau, du Jura ou de la Forêt noire viennent lui régulariser son débit.

Le rapport de 1,28 enregistré à Bâle entre l'étiage et le niveau maximum du Rhin ainsi que les chiffres ci-après calculés sur une période de 40 ans (1) donnent une idée exacte des caractéristiques hydrographiques du Rhin sur son cours supérieur.

	débit en m3	
	janv.-fév.	juin-juillet
débit maximum enregistré	3 396	5 700
débit mensuel moyen maximum	1 596	2 876
débit mensuel moyen	670	1 535
débit mensuel moyen minimum	220	821
débit minimum enregistré	202	610

Le résultat pratique de cet état de choses est que, par suite de l'insuffisance générale des eaux en hiver, le coefficient d'utilisation des chalands rhénans atteint à peine le 50 % à la montée, provoquant, par là-même, une très forte demande de tonnage. D'autre part, outre l'effort de traction supplémentaire indispensable au transport d'une même quantité de marchandises et résultant de l'extrême diligence exigée des pilotes pour éviter les échouages, la durée des voyages s'en trouve considérablement allongée. En définitive, cette situation se traduit par un renchéris-

(1) Rheinquellen 1939, numéro spécial, « Hydrographisches über den Rhein bei Basel » p. 64.

sement du coût de remorquage et par un relèvement des frets pendant les mois d'hiver. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1935-36, pour les transports de céréales en provenance de Rotterdam et à destination de Bâle, le coût du remorquage et le fret se montaient respectivement à 7,50-8,00 et 11,50 fr. la tonne, au cours de la période s'écoulant entre novembre et février, tandis qu'au mois de juin et juillet, ceux-ci ne cotaient plus que 6,00-7,00 et 9,50 fr. Les mauvaises conditions hydrographiques ne sont d'ailleurs pas les seuls éléments influant sur l'amplitude de ces variations. D'autres facteurs, tels que le gel, la brume et les nuits longues réduisant la durée des heures d'exploitation, interviennent pour une bonne part dans la détermination de ces prix.

Les conditions défavorables de la navigabilité sur le Rhin obligent même, parfois, les armateurs à interrompre les transports sur certains secteurs et à procéder ainsi au déchargement ou au transbordement des marchandises dans des ports situés en aval de ceux-ci, entraînant, par là-même, pour les marchandises des frais de transport supplémentaires par voie ferrée.

IV. En ce qui concerne l'état du chenal, si le Rhin offre de grands avantages naturels en aval de Strasbourg auxquels il faut ajouter d'autres, par suite du travail de l'homme, la navigation rhénane suisse, dès son avènement, ne se heurta pas moins aux difficultés que présentaient pour elle, d'une part, la profondeur insuffisante du Rhin entre Strasbourg et Bâle en période d'étiage et d'autre part, l'obstacle dangereux que constituait la barre d'Istein (1).

La vitesse du courant (18 kmh.) pour une hauteur de 3,25 m. à l'échelle de Huningue, les seuils, le chenal variable mettaient la navigation dans des conditions tout à fait défavorables. Les difficultés tenaient, en principe, aux causes suivantes :

- 1) Insuffisance de profondeur;
- 2) Courant trop fort;
- 3) Insécurité de la navigation.

Par suite de la variation continuelle de l'état du chenal, l'emploi des pilotes étaient indispensables. Cependant, malgré leurs expériences, les échouages et accidents étaient fréquents. De ce fait, les frais de remorquage très élevés, le taux de location des chalands, leur faible coefficient d'utilisation, les frais d'assurance etc. représentaient plus des 2/3 du fret total.

Les conditions de navigabilité étant ainsi mauvaises, la navigation devait être interrompue une grande partie de l'année (4-5 mois, en moyenne). Ces causes obligèrent les chalands à emprunter l'ancien canal du Rhône au Rhin, creusé il y a quelque cent

(1) L'érosion continuelle a fait apparaître à la hauteur du village badois d'Istein un seuil entravant de plus en plus la navigation et n'offrant à celle-ci qu'une largeur de 40 mètres.

ans et relié à Bâle par le canal de Huningue (1). On peut juger, par le tableau 8, quelle fut et quelle est encore l'importance de sa fonction.

Trafic d'amont du Rhin et du canal (2)

Tableau 8.

ANNEES	Trafic du Rhin	Trafic du canal	Pourcentage afférent au Rhin
	en tonnes		en %
1925	54 395	5 717	90
1926	175 279	61 678	74
1927	436 281	218 684	67
1928	17 080	409 266	4
1929	601	561 560	0,1
1930	385 337	620 127	38
1931	285 006	908 341	24
1932	253 575	1 082 234	19
1933	264 021	1 359 983	16
1934	275 247	1 534 229	15
1935	746 162	1 402 883	35
1936	1 220 357	959 560	56
1937	1 731 156	1 010 084	63
1938	1 610 343	888 692	65
1944	409 343	159 817	88
1947	1 080 440	729 195	60

Surtout durant les années de 1928 et 1929, par suite de la persistance d'un niveau d'eau insuffisant, il n'y aurait pratiquement pas eu de transports fluviaux en direction de Bâle, si le canal n'était venu suppléer à la carence de la voie rhénane, l'emploi de celui-ci ayant d'ailleurs obligé les armateurs à modifier leur parc de chalands pour qu'il puisse y naviguer. Les conditions de transport sur le fleuve s'étant révélé plus faciles et plus avantageuses pour le trafic d'aval, eu égard à l'économie de l'effort de traction et au coefficient minime d'utilisation des chalands provoqué par le manque de fret de retour, il s'établit alors un système particulier de rotation du matériel navigant, lequel remontait le canal jusqu'à Bâle pour emprunter ensuite la voie rhénane à la descente.

Cependant, dès 1936, celui-ci perdit progressivement de son importance au profit du fleuve qui, grâce aux travaux de régularisation entrepris sur le secteur Strasbourg-Bâle, au cours des années 1930 et suivantes, put à nouveau s'assurer la majeure partie du trafic de montée.

(1) Le premier essai fut entrepris par la « Schweizerische Schleppschiffahrt Genossenschaft » en 1923.

(2) Chiffres extraits des « Annales suisses d'économie des transports », 1946, n° 3, exposé du Dr. Alfred Schaller « Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweiz », p. 206.

Limité dans ses possibilités de transport (1), non internationalisé, puisqu'entièrement de propriété française, le canal du Rhône au Rhin, en dépit de ses services rendus à la navigation rhénane bâloise, ne pouvait ni satisfaire totalement les besoins de celle-ci, ni répondre aux aspirations de la Suisse quant à la possession d'une voie de pénétration idéale, libre de toutes servitudes. Nonobstant les séries de mesures prises par les autorités françaises en vue de faciliter l'acheminement de nos importations par cette voie (2), nos transports pouvaient toujours se trouver, du jour au lendemain, à la merci de lois, de décisions ministérielles ou même d'une réquisition du canal qui auraient eu pour conséquence la mise en vigueur de nouvelles taxes ou l'arrêt total ou partiel de leur activité.

En outre, les avaries d'écluses, les périodes de chômage ainsi qu'une formation plus rapide de la glace (3) et une durée de trajet plus longue sur le canal faisaient de celui-ci une voie lente et peu économique, malgré les améliorations qui lui furent apportées par la traction électrique (4).

Il résulte de ces diverses considérations qu'une navigation rationnelle ne pouvait être déployée sans amélioration du chenal navigable entre Strasbourg et Bâle, comparable à celle qui avait déjà été effectuée sur le secteur en aval du port français.

1930 fut une date importante dans les annales de la navigation rhénane suisse. Vingt-sept ans s'étaient écoulés depuis que l'ingénieur Dr. R. Gelpke avait préconisé la régularisation du Rhin sur ce tronçon avant que celle-ci ne trouvât sa réalisation (5). Le but de ces travaux, entrepris sur un parcours de

(1) Estimé à environ 1 million de tonnes.

(2) Loi française du 27 juillet 1927 qui a exonéré de l'impôt sur les transports les chargements allant de Strasbourg jusqu'en Suisse par le canal du Rhône au Rhin; loi du 30 mars 1929 relative à la suppression de la taxe de statistique en faveur des marchandises en transit empruntant la même voie.

(3) C'est ainsi qu'en 1929 pendant 8 à 10 semaines, 80 chalands sont restés pris dans la glace entre Strasbourg et Huningue.

(4) Introduite en 1930, elle permit un raccourcissement de la durée du trajet à la remonte de 2 jours.

(5) C'est, en effet, en 1902 que parut la brochure du futur conseiller national Dr. R. Gelpke « Zur Kritik der oberrheinischen Binnenschiffahrtsprojekte » dans laquelle celui-ci traitait des différents problèmes de la régularisation du Rhin, sur le parcours Mannheim-frontière suisse. Depuis cette époque et jusqu'à la mise en exécution du projet sur le secteur Strasbourg-Bâle, bien des difficultés durent être surmontées, en particulier, celles se rapportant à l'opposition des autorités compétentes françaises qui voyaient dans ce projet un obstacle à la réalisation de leurs propres aspirations, retenues également par la Commission centrale du Rhin, de la création d'un canal latéral doublant le fleuve sur le dit secteur, appelé Grand Canal d'Alsace. Ce n'est que grâce au soutien et à la participation financière de l'Allemagne, à la suite d'un accord intervenu entre ce pays et le nôtre, d'après lequel l'Allemagne prenait le 40 % des frais à sa charge et la Suisse le 60 %, que les premiers travaux de régularisation purent être entrepris.

115 km., était d'élargir le chenal à 75 m. et de lui donner une profondeur suffisante de 2 m. afin que les chalands puissent remonter le fleuve, chargés à 100 % et sans danger, durant toute l'année. En 1939, lors de la déclaration de la guerre, alors que ceux-ci durent être provisoirement suspendus, la profondeur de 2 m. était atteinte presque sur tout le parcours.

L'ouverture du canal latéral de Kembs (1), premier tronçon du Grand Canal d'Alsace, en mai 1932, eut, en outre, pour conséquence d'une part, d'éviter à la navigation le passage de la barre d'Istein et d'autre part, d'assurer au canal de Huningue, durant toute l'année, une profondeur d'eau suffisante dans le bief d'amont, alors que jusque-là, le niveau de l'eau influencé par celui du Rhin obligeait les armateurs à réduire l'enfoncement, partant le chargement des chalands, pendant les mois d'hiver.

Les travaux de régularisation, interrompus depuis 1939, n'étant pas encore terminés (2), il est, de ce fait, encore trop tôt pour pouvoir observer les avantages effectifs que retire la navigation suisse de ces améliorations techniques apportées à la voie rhénane. Il est compréhensible, cependant, que les armateurs d'une part, sont en droit d'attendre de celles-ci une réduction de leur prix de revient et que d'autre part, les importateurs suisses peuvent espérer en une baisse des frêts sur ce parcours. En effet, l'influence de la régularisation du Rhin doit se faire sentir sur les deux facteurs du prix de revient de la navigation que sont le coût de remorquage et le taux de location des chalands. En se basant sur les données d'experts, données d'ailleurs calculées avant la mise en exécution du projet de régularisation (3), on constate que les armateurs devraient pouvoir compter, dès l'achèvement de ces travaux, d'une part, sur un relèvement du coefficient d'utilisation des chalands de 39 %, entraînant par là-même une réduction de leur taux de location par tonne de marchandises transportées, dans une proportion de 100 : 139, soit 72 % et, d'autre part, sur une économie des frais de traction de 42 % (4). Ainsi, le prix de revient moyen sur le secteur Strasbourg-Bâle d'une tonne de marchandises en vrac qui était avant-guerre de 4,85 fr.

(1) Le traité de Versailles ayant autorisé à la France l'exploitation de l'énergie électrique du Rhin entre Bâle et Lautenbourg, une société française construisit à Kembs, à 5 km. en aval de Bâle, une grande usine électrique alimentée en eau du Rhin dérivée par un canal latéral apte à la navigation.

(2) Ce n'est que le 19 décembre 1947 que fut conclu à Bâle, après plusieurs jours de délibérations, un nouvel accord portant sur la reprise des travaux de régularisation.

(3) Rheinquellen 1928, n° 1.

(4) Dans ce chiffre de 42 % n'est pas compris l'économie résultant, d'une part, de l'emploi de plus gros remorqueurs (économie de personnel, de charbon par cv.) et d'autre part, d'une réduction de l'amortissement du matériel navigant, la construction de remorqueurs s'en trouvant simplifiée.

la tonne (pour les charbons, 4,60 fr. et pour les céréales 5,10 fr.) serait ramené à 2,76 fr., comme le montre le calcul suivant :

I Avant la régularisation	fr.
Coût du remorquage	4,35
(y compris assurance Casco 0,50 fr.)	
Taux de location des chalands	0,50
Total	4,85
II Après la régularisation	
Coût du remorquage	2,40
économie 42 %	1,83
réduction de Casco	0,12
	1,95
Taux de location des chalands	0,36
$0,50 \times 72 \% = 0,36$	
Total	2,76

Il est évident que ces données, tout en nous indiquant clairement l'avantage que retirera la navigation rhénane suisse de la régularisation du Rhin, ne peuvent être prises en considération dans leur valeur absolue. En effet, étant donné les variations constantes des salaires et celles des prix du charbon, du mazout et des matières premières nécessaires à la construction des chalands et des remorqueurs, il n'est pas certain que cette régularisation apportera avec elle un abaissement du prix de revient correspondant à celui prévu. Au contraire, eu égard aux prix actuellement très élevés du combustible et à la hausse générale du coût de la vie, il est vraisemblable qu'un relèvement de celui-ci par rapport à celui d'avant-guerre, sera enregistré. Il n'en est pas moins vrai que, compte tenu de ces différents facteurs, dès l'achèvement des travaux, le rapport restera de 2,75 : 4,85 soit 57 % en faveur de la voie rhénane ainsi corrigée. Dans la navigation fluviale, le prix de revient étant l'un des éléments déterminants du fret, pour les mêmes raisons, il ne faut pas s'attendre non plus à une prochaine baisse des frets. En outre, les conditions de concurrence intérieure jouant également un rôle prépondérant dans la détermination du coût de remorquage et, plus particulièrement, celle des frets, la régularisation du Rhin doit, ici encore, exercer son action bienfaisante en favorisant le développement de cette concurrence. En effet, comme nous le verrons plus loin, si à l'encontre des échecs enregistrés sur le Rhin inférieur, à la suite des efforts déployés entre les divers armements et bateliers, durant les années de dépression qui suivirent la crise de 1929, en vue d'une entente quant à la répartition du trafic et à la stabilisation des frêts, des conventions, plus communément dénom-

mées pools, ont vu le jour à maintes reprises sur le trajet Strasbourg-Bâle, cela est dû aux caractéristiques du fleuve sur ce secteur, limitant naturellement le nombre des compagnies rhénanes et, par là-même, influant sur les conditions de concurrence. Quoi qu'il en soit, d'après les premiers résultats enregistrés, il semble, en effet, qu'on est en droit d'attendre beaucoup de cette œuvre. C'est ainsi qu'en 1937 déjà, la navigation sur le secteur Bâle-Strasbourg qui, auparavant, devait être interrompue durant plusieurs mois fut maintenue intégralement durant toute l'année.

Les tableaux 8 et 9 nous donnent une nette image de l'influence heureuse exercée par la régularisation du Rhin, d'une part, sur la recrudescence du trafic sur le Rhin par rapport à celui enregistré sur le canal, la participation du fleuve qui était tombée à 0,1 % en 1929, ayant passé successivement, dès 1935 à 35 % (1930, 38 %), 56 % en 1936 et 65 % en 1938 et d'autre part, sur la part toujours plus active prise par la voie rhénane dans l'acheminement de nos importations, celle-ci s'étant élevée de 11,8 % en 1930 à 34,3 % en 1937.

Participation du Rhin
dans l'acheminement de nos importations (1)

Tableau 9.

ANNEE	TOTALITE des importations suisses en tonnes	IMPORTATIONS par le Rhin en tonnes	QUOTE-PART afférente au Rhin en %
1930	8 533 028	1 050 464	11,8
1931	9 107 117	1 193 347	13,1
1932	8 735 200	1 335 809	15,3
1933	8 319 897	1 624 004	19,5
1934	8 111 697	1 809 476	23,5
1935	7 574 884	2 149 045	28,3
1936	7 248 876	2 179 917	30,2
1937	7 985 173	2 741 240	34,3
1938	7 490 000	2 499 035	33,5

Un dernier résultat positif enregistré a trait à l'augmentation de la capacité moyenne des chalands (2) arrivant à Bâle et au relèvement de leur coefficient d'utilisation, tel que nous le fait ressortir le tableau 10.

(1) Rheinquellen, numéro spécial, 1939 « Rheinschiffahrt und schweizerische Volkswirtschaft » p. 54.

(2) Pour la première fois, en 1938, il est arrivé à Bâle un chaland de 2000 t. de capacité contenant un chargement de 1450 t.

Variations de la capacité moyenne et du chargement moyen des chalands arrivant à Bâle (1)

Tableau 10.

	1922	1924	1926	1928	1930	1932	1934	1936	1938
	en tonnes								
Capacité moyenne	912	916	935	900	1030	1076	1100	1100	1150
Chargement moyen	506	547	570	407	526	509	516	729	733

V. Les conditions particulières techniques du Rhin sur le parcours Strasbourg-Bâle (fort courant, profondeur insuffisante etc.) obligèrent la première Compagnie rhénane suisse, la Société suisse de remorquage (aujourd'hui, la Cie suisse de navigation) fondée en 1919 à commencer son activité avec la construction de remorqueurs et de chalands spéciaux, les types alors en usage sur le Rhin inférieur ne se prêtant pas, en majeure partie, à la navigation sur le tronçon difficile du Haut-Rhin. Ces constructions exigeaient alors de grands investissements de capitaux (2) et il est clair que la navigation suisse n'aurait pu se développer suffisamment, si de nouvelles techniques, devant permettre au matériel navigant de surmonter aisément les obstacles que représentaient pour lui la forte pente du fleuve et les mauvaises conditions hydrographiques n'avaient été apportées à celui-ci. C'est ainsi que, grâce au rapide développement du moteur Diesel, le problème fut partiellement résolu. En 1927, la Cie de navigation rhénane bâloise construisit le premier bateau à moteur Diesel. Les essais techniques et économiques ayant été concluants, de nombreuses compagnies suisses et étrangères, par la suite, suivirent cet exemple. La Cie suisse de navigation, en 1937/38, en arriva même à équiper certains de ses chalands de 600 t. et deux de 1.350 t. avec ces moteurs.

Une description détaillée des avantages et inconvénients techniques du moteur Diesel ne saurait trouver sa place dans cette étude. Nous nous attacherons, cependant, à ceux qui, dans une certaine mesure, influent directement ou indirectement sur le prix de revient.

L'avantage primaire du moteur Diesel est d'éviter cette perte de combustible de 30 % qu'il faut compter avec la vapeur, la chaudière s'y rapportant devant être mise et tenue sous pression quelquefois plusieurs heures avant le départ du train de chalands et pendant les temps d'arrêt. De plus, la consommation en carburant liquide de ce moteur ne représente que le sixième ou le septième de celle en charbon du remorqueur à vapeur. De ce fait, le

(1) Rheinquellen 1928-1938.

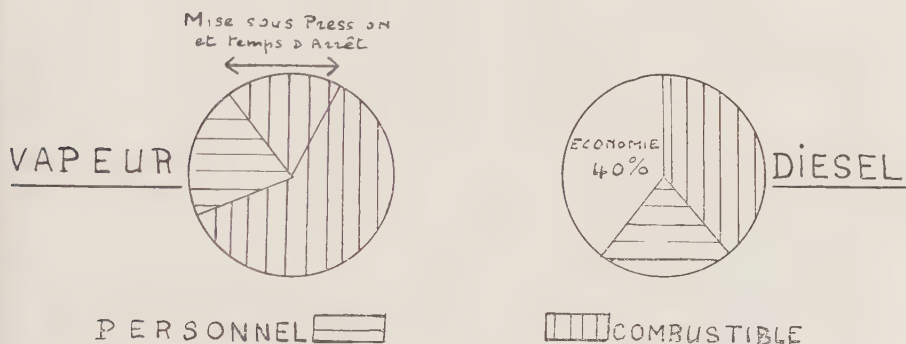
(2) Un remorqueur de 1200 cv. coûtait environ 1 million de francs.

premier pourrait être 6 à 7 fois plus cher que les noirs minéraux, sans que pour cela le dit moteur perde de son avantage.

Le moteur Diesel offre, en outre, tous les avantages de la technique moderne : économie de personnel, de poids mort (mazout, 1/4 du poids du charbon) et de place perdue.

La figure 1 représente l'économie de personnel et de combustible par l'emploi de celui-ci (1).

Figure 1



D'autre part, son utilisation permet au constructeur d'harmoniser complètement le rendement de la machine et la forme du bateau, c'est-à-dire, d'obtenir un rendement maximum avec un minimum de dépense. C'est ainsi que l'expérience a prouvé qu'un remorqueur Diesel de 260 cv. fournissait le même travail qu'un remorqueur à vapeur de 350 cv., l'effort de traction étant ainsi ramené à 75 % de celui du remorqueur à vapeur.

La péniche ordinaire, cependant, ne présente pas que des inconvénients. Certains avantages lui sont dévolus, notamment celui d'une capacité de chargement un peu plus grande à enfoncement égal.

L'emploi du moteur Diesel a entraîné, plus particulièrement, une augmentation caractéristique des bateaux-automoteurs, tels que nous le montre le tableau 11. Cet engin possède le grand avantage d'être plus rapide que les convois de chalands remorqués. Il peut effectuer des transports à une vitesse qui se rapproche de celle des chemins de fer et, par là-même, peut enlever à ces derniers une partie des produits de valeur moyenne ou élevée qui, jusque-là, leur revenait totalement.

(1) Rheinquellen n° 1 « Der Dieselmotor im Dienste der schweizerischen Fluss und Binnenschiffahrt » (Exposé de G. Cornaz, ingénieur, Winterthour, lors de la vingtième assemblée annuelle de l'association du nord-est pour la navigation rhénane jusqu'au lac de Constance, à Winterthour, le 8 septembre 1928).

Composition des flottes rhénane et suisse en chalands et bateaux-automoteurs (1)

Tableau 11.

ANNEES	FLOTTE RHENANE			FLOTTE SUISSE		
	chalands en t.	automoteurs en t.	autom. en %	chalands en t.	automoteurs en t.	autom. en %
1929	5 571 805	125 651	2,2	67 865	5 663	7,7
1930	5 689 532	144 836	2,5	81 915	7 974	7,9
1931	5 744 058	158 369	2,9	81 915	7 974	7,9
1932	6 529 351	309 656	4,5	81 945	9 324	12,0
1933	6 560 297	316 531	4,6	83 422	5 789	6,5
1934	6 470 207	378 112	5,5	79 191	12 723	13,8
1935	6 464 924	411 650	5,9	78 978	21 871	21,6
1936	6 587 824	534 550	7,5	80 750	30 227	28,1

C'est ainsi que, par exemple, la durée du voyage de Rotterdam à Bâle qui était auparavant de 14 à 18 jours a été réduite à 7 à 10 jours. La vitesse de rotation, de ce fait, s'en trouvant considérablement accrue, il en est résulté sur le marché des frêts un accroissement de l'offre de tonnage, partant, une baisse des frêts. L'apparition de ces derniers sur le parcours Strasbourg-Bâle, plus particulièrement, grâce à leur faculté d'adaptation à la navigation sur basses eaux, a influé favorablement sur les conditions de concurrence, le monopole du remorquage ayant été, jusque-là, réservé à quelques compagnies disposant de remorqueurs spéciaux.

Cet engin est également plus économique que le remorqueur. C'est ainsi que d'études faites à ce sujet (2), il ressort que l'économie réalisée par l'emploi du bateau-automoteur par rapport à celui du remorqueur à moteur Diesel s'élève d'après Prietze à 30 % sur le parcours Duisbourg-Mannheim et à 50 % sur celui de Mannheim-Strasbourg pour une comparaison portant sur un chargement de 750 t. et, d'après Klepzig, à 17 % des ports de la Ruhr à Mannheim et à 36 % des dits ports à celui de Kehl pour une comparaison portant respectivement sur un remorqueur de 1.300 cv. avec chaland en remorque de 1.350 t. de capacité et sur un bateau à moteur de 650 t.

Malgré les avantages du bateau-porteur à moteur Diesel, il ne semble pas que le remorquage doive complètement disparaître

(1) Chiffres extraits du « Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ». Ne sont pas compris dans ces chiffres les chalands-citernes et les bateaux-porteurs à vapeur.

(2) Krucker Dr. H. : « Die Rheinschifffahrt Basel-Bodensee » p. 48-60.

Prietze : « Die Entwicklung der Motorschifffahrt auf den deutschen Wasserstrassen » (Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1937 Heft 7).

Klepzig Dr. R. : « Motorschifffahrt und Schleppschifffahrt im rheinischen Massengutverkehr », Frankfurt am Mein 1938.

dans un tout prochain avenir, car les particuliers préféreront toujours ce genre d'entreprises. En outre, ces avantages tendront également à disparaître, lorsqu'il sera possible aux remorqueurs, grâce aux améliorations techniques apportées à la voie rhénane, de tirer un nombre plus grand de chalands.

VI. Economiquement, les caractéristiques de la voie rhénane ne sont pas moins avantageuses. Le Rhin, non seulement débouche dans une des mers les plus fréquentées et commerçantes du globe, mais traverse également des régions très riches où s'exerce une énorme concentration de ressources et de besoins économiques. Les noirs minéraux, les céréales, les minerais, les combustibles liquides, les bois exotiques et indigènes, les potasses d'Alsace, les pierres et ciments, sans compter une foule de produits divers forment un trafic des plus variés et des plus intéressants et font du Rhin la voie navigable la plus active du Continent. L'étonnante prospérité des transports sur ce fleuve est due, en ordre principal, au fait que le Rhin est, avant tout, le distributeur des charbons rhénans-westphaliens. C'est par le Rhin que s'écoule le charbon de la Ruhr et c'est également par le Rhin que s'effectue le transport de 15 millions de minerais par an destinés aux industries lourdes de la Ruhr. Grâce à l'existence de ces deux trafics de base, charbons et minerais auxquels est venu s'ajouter celui des potasses d'Alsace, ont pu se greffer tous les transports annexes, céréales, bois, produits manufacturés de tout genre.

Le trafic rhénan qui était en 1913 de 54.500.000 t. (point maximum d'avant la première guerre mondiale) est descendu à 16.500.000 t., en 1923 pour remonter à 76.200.000 t. en 1926 (point maximum de la période d'entre-deux guerres). En 1936, celui-ci se montait encore à 7,7 millions de tonnes, soit une augmentation par rapport à 1913 de 30 % environ.

Si la demande de tonnage a augmenté considérablement, l'offre de son côté n'est pas restée stationnaire. C'est ainsi que la flotte de chalands rhénans s'est accrue de 50 % environ durant la période d'entre-deux guerres par rapport à 1913 (1). Chose curieuse, la construction a été particulièrement active de 1922 à 1925 (2), alors que le trafic rhénan qui était en 1923 au point minimum jamais atteint dans la période du XX^e siècle n'a repris sa marche ascendante qu'à partir de 1924 et surtout de 1925.

Les raisons qui ont provoqué l'augmentation de ce tonnage sont nombreuses et ne doivent pas seulement être recherchées dans l'accroissement du trafic rhénan (3). Quoi qu'il en soit, ce

(1) En 1913, la flotte de chalands rhénans qui était de 4,9 millions de tonnes a passé en 1929 à 7,2 millions.

(2) On a, en effet, construit durant cette période plus de 1,1 million de tonnes de chalands.

(3) Les raisons qui ont été invoquées sont les suivantes :

1. Les armateurs ont partagé cette foi mystique en un développement industriel illimité, cette conviction que l'augmentation régulière, d'année en

fut la disproportion flagrante entre les moyens de transport résultant de l'augmentation considérable du tonnage doublée d'une exploitation plus intensive et le tonnage à transporter qui donna son acuité à la crise de la navigation rhénane et amena, durant les années 1930 et suivantes, un avilissement des frêts sur le Rhin (1).

Eu égard aux particularités du fleuve sur le parcours Strasbourg-Bâle obligeant les armateurs à construire un parc de chalands et de remorqueurs spéciaux et souvent très coûteux (remorqueurs puissants et chalands avec faible tirant d'eau pour assurer le service pendant l'étiage), la situation dans ce secteur se révéla être meilleure que celle décrite ci-dessus, en ce sens que le nombre des compagnies était naturellement réduit.

De ce fait, la concurrence se faisant moins aiguë, il a toujours été possible à celle-ci d'éviter un avilissement de leurs propres prix de transport et de sauvegarder leurs intérêts, en s'organisant et en réalisant des ententes (pools). En fait, une première fois, en 1930, les armateurs et les compagnies de la place de Bâle ainsi que certaines compagnies étrangères formèrent un pool à la suite des longues périodes de gel et de basses eaux qui, en ralentissant le déchargement des cargaisons et en allongeant la durée des voyages, provoquaient une insuffisance du tonnage libre et une forte fluctuation des prix de transport. La convention englobant tout le trafic des marchandises pondéreuses et expéditions partielles avait pour but, d'une part, la rationalisation des transports, rationalisation qui devait résulter d'un raccourcissement de la durée du trajet et des séjours des chalands dans les ports et être obtenue à la suite d'ententes sur la réception de la marchandise dans les dits ports et de la création d'un seul service commun sur le canal de Huningue, et d'autre part, la stabilisation des frets, ceux-ci, par tonne de marchandise transportée, ayant été fixés à un franc supérieur à ceux en vigueur avant l'application de l'accord. Faute de renouvellement de ce dernier, le pool disparut pour réapparaître plus tard, à fin 1933, lors des années de dépression, sous une forme identique. Celui-ci ne prit fin que le 31 mars 1937,

année, de la consommation est une loi économique et ont, en conséquence, augmenté et rationalisé inlassablement leur outillage;

2. L'inflation allemande a incité les industriels allemands, pour s'assurer contre les risques de dépréciation de leur monnaie, à transformer coûte que coûte leurs capitaux nouveaux et valeurs en capitaux-marchandises et outillage;

3. Politique imprudente poursuivie par les banques hypothécaires en accord sans arrêt et sans discernement des prêts;

4. Reconstruction du matériel flottant soustrait par le traité de Versailles par les armateurs allemands;

5. Entrée en lice des navigations rhénanes suisse et française.

(1) En 1932, l'indice des frets indiquait que ceux-ci étaient inférieurs de 23 % à ceux enregistrés en 1913.

après avoir fonctionné de manière satisfaisante durant plusieurs années consécutives (1). Seul, le trafic des céréales resta soumis à l'accord provisoirement maintenu puis renouvelé pour une durée de trois ans à partir du 1^{er} mars 1938.

Si de telles ententes furent constituées sur le Rhin supérieur, sur le Rhin inférieur où la baisse des frets fut particulièrement sensible, un pareil mouvement de concentration fut irréalisable, puisqu'il aurait fallu grouper plusieurs milliers d'entrepreneurs et, qu'en outre, les puissantes « Werkredereien » auraient refusé très certainement de s'y associer, de peur de perdre le bénéfice de la modicité des frets pour tous les transports qu'elles auraient dû conférer aux armements (2).

Dans la navigation fluviale, le fret de retour étant également l'un des éléments influants du bon marché des taux de frêts d'aller, disons pour terminer que, dans la navigation rhénane suisse, le courant de trafic d'amont étant de 10 fois supérieur à celui d'aval (en 1938, 2.499.035 t. de marchandises ont été enregistrées à l'entrée contre 205.483 à la sortie), le manque de fret de retour du port de Bâle en obligeant la plupart des chalands à retourner à vide influe défavorablement sur les taux de frets Rotterdam-Anvers-Bâle. Ce phénomène n'est d'ailleurs pas propre au port de Bâle mais peut être observé également pour tous les autres ports d'aval, à l'exception, toutefois, de ceux se situant sur le trajet Anvers-Rotterdam. Cependant, la balance passive de tonnage ainsi enregistrée dans le port suisse domine de façon beaucoup plus nette que dans les autres ports rhénans.

Ainsi, comme nous avons pu le voir, si le Rhin jouit d'avantages considérables faisant de lui un des fleuves les plus navigables du continent, il reste que les conditions particulières enregistrées sur le tronçon Strasbourg-Bâle atténue quelque peu ces avantages et renchérit les transports à destination de la Suisse.

(1) A noter que la raison du non-renouvellement de l'accord est à rechercher dans l'accroissement des bateaux-automoteurs pour lesquels certaines clauses de la convention n'étaient plus supportables.

(2) Des essais d'entente furent entrepris en son temps mais ceux-ci échouèrent, tels que le plan Jaeger, directeur de la société Fendel à Bâle, et qui portait sur la réduction de l'armement et le plan Walcker qui prévoyait la limitation de la jauge (déjaugeage obligatoire).

CHAPITRE III

La contexture des tarifs exceptionnels de transit et la tarification suisse

Le cas particulier de la tarification applicable au trafic de transit répond, avant tout, au souci de conserver ou d'amener aux voies du réseau sur lesquelles de telles mesures sont introduites un trafic essentiellement mobile que l'expéditeur remettrait tout naturellement aux voies concurrentes lui offrant, tant au point de vue du prix que du point de vue de la rapidité et de la ponctualité, les meilleures conditions de transport.

Le but primaire de ces taxes exceptionnelles, d'ordre financier, relève d'une bonne gestion de l'administration en question qui, comme l'industriel, cherche à accroître le rendement de l'entreprise, en l'occurrence, par l'apport de nouvelles ventes de service. Cependant, considérés comme étant d'utilité publique et, par là-même, au service de la nation les chemins de fer, contrôlés par l'Etat ou nationalisés, en tenant compte d'autres intérêts hautement nationaux, se voient obligés de coordonner ces derniers avec leurs propres aspirations. Ainsi, dans le cas du trafic de transit d'outre-mer, par exemple, il s'agit non seulement d'attirer les transports sur ses propres voies mais de favoriser en même temps le transbordement des marchandises dans les ports nationaux et indirectement la marine marchande, dont le fret perçu influe favorablement sur la balance des paiements. En outre, un accroissement du volume et du poids des marchandises transitées provoque un amortissement plus rapide des capitaux engagés dans les installations portuaires, offrant enfin des possibilités de travail et de profits supplémentaires. L'activité maritime et commerciale du port devenant ainsi plus intense, les armateurs sauront tirer profit des avantages qui en résultent pour eux.

Les taux de tarifs ferroviaires acquièrent pour un port une importance capitale lorsque les lieux d'origine ou de destination des marchandises qui y transitent sont situés à plusieurs centaines de kilomètres à l'intérieur des terres. Ils deviennent même pour ce port l'élément principal, duquel dépend le degré de péné-

tration de son influence dans son arrière-pays, dominant de beaucoup les autres éléments qui, avec lui, constituent le coût total de transport. Aussi, est-ce vraiment par l'application de tarifs excessivement réduits sur les chemins de fer que toutes les nations maritimes cherchent à favoriser leurs ports, en attirant sur les lignes de leurs réseaux ferrés le trafic des régions de l'arrière-pays, situés dans la zone d'influence des ports étrangers.

C'est donc une arme à grande portée, agissant puissamment sur la prospérité économique du pays entier et sur le développement de sa marine marchande, que ces taxes exceptionnelles de transit, dont le caractère peut être double : offensif ou défensif. Il est défensif quand on parle de dispositions exceptionnelles de transit et surtout offensif quand il est question de tarifs de transit. Dans le premier cas, l'établissement pour chaque marchandise et pour chaque relation de prix destinés à faire échec à la concurrence entraînant un travail considérable et nécessitant une mise à jour constante pour suivre les fluctuations des taxes des voies concurrentes, les réseaux étrangers et, plus particulièrement, les réseaux français ont recherché une formule qui garantisse à l'expéditeur, même à défaut de prix spéciaux publiés, un prix par la voie concurrencée qui ne soit pas plus élevé que celui qui serait payé en cas d'emprunt de la voie ferrée concurrente. Par voie de détaxe et sur justification, la différence entre le prix perçu et le prix par fer applicable entre la gare expéditrice étrangère et le port étranger ou la gare destinataire est remboursé à l'expéditeur.

L'application des dispositions exceptionnelles présente un inconvénient pour le commerce; la parité de prix avec la voie concurrente étant réalisée par voie de détaxe, le remboursement du trop perçu n'est effectué souvent que plusieurs mois après que le transport a eu lieu. Pour un trafic important, l'expéditeur peut être ainsi conduit à immobiliser des sommes parfois considérables. Cet inconvénient disparaît avec la création des tarifs exceptionnels de transit (1) permettant de percevoir d'emblée des prix de parité avec ceux des voies concurrentes. L'emploi de ces tarifs répond, cependant, généralement à des buts plus offensifs que défensifs. De nombreux tarifs de transit ont été uniquement créés et introduits dans le seul but d'attirer et non pas de conserver un trafic important portant sur une marchandise déterminée ou sur un ensemble de produits.

Ces tarifs peuvent se subdiviser, eu égard à la provenance et à la destination des marchandises, comme dans la tarification allemande d'entre-deux guerres (2), en :

(1) En France, en Belgique et en Hollande, il est question de tarifs spéciaux de transit.

(2) Cette distinction n'est pas faite dans la tarification française de transit.

tarifs exceptionnels de transit, de frontière terrestre à frontière terrestre (Ausnahmetarif für Durchfuhr über die trockene Grenze);

tarifs exceptionnels de transit de ports maritimes à frontière terrestre ou vice-versa (SeehafendurchfuhrAusnahmetarif);

tarifs exceptionnels de transit de ports fluviaux de transbordement à frontière terrestre et vice-versa (Ausnahmetarif für Durchfuhr von und nach deutschen Binnenwasserumschlagplätzen).

Les plus importants, en général, et pour notre étude en particulier, sont incontestablement ceux se rapportant au trafic transitant par les ports de mer.

Les tarifs de transit intérieurs s'appliquent à des transports en provenance ou à destination d'une gare intérieure (ports à point-frontière, par exemple), tandis que les tarifs de transit internationaux ou tarifs directs sont destinés aux transports en provenance d'une gare intérieure (port maritime, port fluvial, gare-frontière etc.) à destination d'une gare d'un pays étranger (en ce qui concerne le trafic suisse, une gare suisse) ou inversement, en provenance d'une gare d'un pays étranger à destination d'une gare intérieure sus-nommée. Les taxes publiées dans ces tarifs résultent de l'adjonction des taxes applicables sur parcours suisse à celles en vigueur dans le tarif de transit intérieur. Elles sont calculées par le point-frontière de transit qui donne la taxe la plus économique. Elles contiennent, en outre, les taxes de soudure applicables aux transports effectués entre deux-gares-frontières, l'une située en territoire suisse, l'autre en territoire étranger, éloignées de plusieurs kilomètres, telles par exemple les gares de Friedrichshafen-Romanshorn ou Waldshut-Kobenz (Mitte-Rhein), et les frais accessoires de douane, par exemple de la « Deutsche Reichsbahn » pour le transit par l'Allemagne, soit la déclaration, les frais de révision, de manœuvre et d'expédition. Les frais spéciaux pour la main-d'œuvre à l'occasion de la présentation du timbrage ainsi que pour la livraison des matériaux d'emballage ne sont pas compris dans ces taxes. Les autres frais accessoires, tels que droits sur les remboursements et les débours, frais de pesage, de magasinage, de stationnement, droit de timbre fédéral, frais de transbordement ou d'utilisation de trucs transbordeurs, en cas d'emprunt des chemins de fer suisses à voie étroite, sont perçus conformément aux tarifs en vigueur sur les chemins de fer intéressés.

Libellés en monnaie suisse, les tarifs directs possèdent cet avantage incontestable de n'être pas soumis aux fluctuations des changes, quand il s'agit d'une monnaie stable telle que le franc suisse. Ceux-ci présentent, en outre, cette particularité, qu'en cas de relèvement des prix, le délai de publicité de 15 jours prévu par la C. I. M. (Convention Internationale des Marchandises) doit être respecté. Cependant, l'application d'un supplément de taxes pour tenir compte des variations du cours des monnaies n'est pas consi-

dérée comme une augmentation des prix et n'est soumis à aucun délai de publication.

Toutes les taxes contenues dans les tarifs de transit ne sont comprises que pour des expéditions respectivement chargées en wagons complets de 5, 10, 15 ou 20 t. et ne s'appliquent, pour ce qui concerne les tarifs de transit de ports de mer à frontières terrestres, qu'à des marchandises arrivées par eau d'autres pays que celui de transit et n'ayant subi aucune préparation ultérieure dans les ports (1).

La concurrence aiguë que se font les chemins de fer intéressés au trafic de transit suisse ne s'exerce pas seulement sous la forme de réductions des frais de transport contenues dans la tarification de transit, mais porte également, simultanément ou séparément, sur des améliorations techniques apportées aux voies ferrées elles-mêmes et, plus particulièrement, au matériel roulant, telles que l'électrification des lignes, la construction de wagons spéciaux (wagons-frigorifiques, wagons destinés au transport des céréales en vrac etc.) ainsi que celle de wagons à grande capacité (2). Grâce à ces améliorations, une réduction du prix de revient partiel, partant une réduction des prix de transport, ainsi qu'une diminution des frais de chargement, de déchargement ou de transbordement résultant d'une plus grande rapidité des opérations de manutention peut être obtenue. Cependant, l'influence exercée par ces réductions sur le bon marché du coût de transport total est trop insignifiante pour que nous nous y arrêtions plus longuement, la tarification de transit introduite sur les différents réseaux étrangers avoisinants restant l'unique facteur de bon marché des prix de transport terrestres du trafic suisse.

C'est ainsi qu'en Allemagne la politique de réductions des frais de transport ferroviaires applicables aux marchandises en transit par les ports allemands y est, depuis longtemps, largement pratiquée, la forme expressive en étant le « Seehafenausnahmetarife ».

Sans doute, du temps des chemins de fer privés, les « Seehafenausnahmetarife » existaient déjà, mais cette politique ne se pratiquait pas sur une aussi vaste échelle et, surtout, ne possédait pas un caractère aussi nettement protectionniste en faveur des ports allemands. Les chemins de fer privés n'avaient en vue

(1) Par préparation ultérieure, on n'entend pas : le déballage, le changement de paquetage, l'emballage, le transvasage, l'apposition des marques ou leur remplacement, le triage et le prélèvement d'échantillons, le mélange, la clarification, le raffinage de l'huile minérale provenant de l'huile de naphte importée d'outre-mer et les mesures nécessaires pour la conservation de la marchandise pendant le transport telles que, par exemple, le resalage et la pasteurisation de la bière.

(2) Sur le réseau allemand, en 1930, il a même été mis en service des wagons de 60 tonnes.

que leurs propres intérêts. C'est la raison pour laquelle il n'était pas rare de voir des chemins de fer allemands favoriser certains ports concurrents étrangers, hollandais ou belges, au détriment des ports nationaux (1).

Les « Wasserumschlagtarife » en faveur des ports du Haut-Rhin, introduits par les chemins de fer du sud, accordant une réduction de quelque 10 à 20 % sur les frais de transport normaux vinrent compléter ce système de tarification de transit. Le dit système, ainsi en vigueur, n'offrait aucune homogénéité et souffrait d'un manque de stabilité et de cohésion dans l'application de ces tarifs.

Avec l'étatisation des chemins de fer privés (1879-1920), les « Seehafenausnahmetarife » sont non seulement maintenus mais développés. Cependant, l'axe de cette politique n'est pas basé uniquement, comme auparavant, sur les intérêts particuliers des chemins de fer mais sur l'ensemble des intérêts nationaux. Ils acquièrent ainsi ce caractère protectionniste que nous trouvons tout au long de la période d'entre-deux guerres. Il s'agit, en effet, de protéger l'industrie et le commerce allemands et surtout de favoriser les transports par les ports maritimes allemands (2). Au principe des réductions accordées à quelques catégories de marchandises seulement succède un vaste système bien conçu, bien étudié, dont la ligne directrice est nettement déterminée. Les taxes réduites en faveur des ports étrangers concurrents sont abolies, en même temps, le nombre des marchandises touchées par les nouveaux tarifs s'accroît considérablement.

A la suite du succès qu'apportèrent ces réformes, les chemins de fer allemands essayèrent de détourner également le trafic suisse et de l'amener dans les ports hanséatiques. Ils y réussirent partiellement puisque, par suite de tarifs excessivement réduits qui leur furent applicables, les laines, les huiles, le trafic des marchandises en colis, en 1885, ainsi que les chargements de coton, en 1889, qui transitaient ordinairement par Rotterdam délaissèrent cette voie pour passer par Brême et Hambourg.

(1) Tandis que la « Rheinische Bahngesellschaft », par exemple, dans les premières années de son existence se vouait à l'édification d'une tarification de transit en faveur du trafic rotterdamois, les « Köln-Mindener Eisenbahnen » essayèrent d'attirer le trafic rotterdamois sur leur réseau et s'entendirent, dans ce but, avec les chemins de fer hollandais.

(2) Dans une publication officielle des chemins de fer allemands lors de l'étatisation de ces derniers, il a été fait allusion au service que doit rendre la D. R. B. à la nation, car, était-il dit, les denrées et les matières premières destinées à la consommation et à l'industrie allemande, les produits fabriqués dans les usines allemandes par des ouvriers allemands doivent profiter à des ports allemands; en outre, la zone des ports s'étendant, non seulement sur le territoire du Reich, mais également sur des territoires étrangers n'ayant pas accès à la mer ou dont les ports nationaux ne sont pas placés aussi favorablement que ceux de l'Allemagne, la D. R. B. se doit d'attirer ces marchandises sur les marchés commerciaux allemands.

Telle se présentait la situation avant la première guerre mondiale.

Durant la guerre, du fait de l'isolement de l'Allemagne, les « Seehafenausnahmetarife » perdirent de leur intérêt. Le traité de Versailles ayant interdit aux Allemands l'emploi de ce genre de tarifs pour une durée de cinq ans (1), ce n'est que lorsque ce délai fut écoulé que ceux-ci purent reprendre, sous une forme nouvelle, leur formule de tarification de transit.

Par « Seehafenausnahmetarife », on entend des tarifs exceptionnels en faveur des importations, des exportations ou du transit d'outre-mer et vers l'outre-mer, dont la gare d'expédition ou de destination est exclusivement un port allemand. On peut donc distinguer trois sortes de tarifs :

1. les « Seehafenausfuhrtarife », applicables aux exportations;
2. les « Seehafeneinfuhrtarife », applicables aux importations;
3. les « Seehafendurchfuhrtarife », applicables aux marchandises transitant par l'Allemagne.

Seuls ces derniers nous intéressent puisqu'il constituent le principal appui accordé par les chemins de fer allemands aux ports allemands pour leur trafic en provenance ou à destination des pays européens étrangers et, plus particulièrement, le SD 2 applicable au trafic suisse (2), les SD 1, SD 3, SD 4, SD 5 et SD 6 étant réservés aux relations ports maritimes respectivement Pologne, Autriche et Tchécoslovaquie.

Le premier SD 2 apparut le 7 mai 1925. Les marchandises étant classifiées en un certain nombre de catégories (la catégorie I englobant toutes les marchandises non mentionnées dans les suivantes) des taxes différentielles leur furent appliquées suivant que les chargements étaient effectués en wagons complets de 5, 10, 15 ou 20 tonnes et suivant la gare d'expédition (Hambourg, Brême, Bremerhaven, etc.) ainsi que celle de destination (Bâle DRB, Waldshut transit, Schaffhouse transit et loco etc.) prise en considération. Différentielles également furent les taxes A d'avec les taxes B, les premières étant valables, en général, pour le trafic européen en provenance ou à destination du Danemark, de la Suède, de la Norvège et de la Russie et les secondes pour le trafic d'outre-mer proprement dit et les trafics en provenance de la Russie via le détroit de Gibraltar. En outre, suivant les lieux de

(1) Art. 325 du traité de Versailles où il est dit que les ports de mer des puissances alliées devaient jouir de toutes les faveurs et tarifs préférentiels qui pouvaient être accordés, le cas échéant, sur réseaux allemands, en faveur des ports allemands.

(2) En complément du SD 2, il existe, en outre, un SD 2 a applicable au transport d'animaux vivants.

consommation considérés, pour certaines catégories de marchandises, des taxes spéciales furent mises en vigueur. C'est ainsi que, par exemple, pour les café et cacao brut (cacao en fèves), les taxes pourvues d'un astérisque étaient accordées après coup par la direction de la « Reichsbahn » à Karlsruhe, sur demande et contre présentation des titres de transport, si l'expéditeur ou le destinataire pouvait prouver qu'il avait expédié par chemins de fer, et ce dans l'intervalle de douze mois consécutifs, 2.000 tonnes sur la base du tarif en question, à destination de la Suisse, dont au moins 600 tonnes sur les stations suisse ci-après :

Berne, Bienne, Broc-fabrique, Fribourg, Genève-Cornavin, Lausanne, Liebfeld-Industriegerleise, Neuchâtel, Orbe fabrique, Renens, Serrières et Vevey.

Nous retrouvons cette clause particulière de tonnage minimum sur les autres réseaux étrangers dans l'application de leurs tarifs de transit. Le but est évidemment d'assurer aux chemins de fer un trafic important en accordant des réductions massives mais contre garantie d'un transport minimum.

En outre, dans le SD 2, des réductions supplémentaires furent prévues et accordées comme suit, par voie de détaxe, aux clients fidèles :

Pour une quantité transportée dans les			TAUX des réductions accordées
30 jours	90 jours de :	180 jours	
en tonnes			en %
150-200	450-600	900-1200	2
200-300	600-900	1200-1800	3
300 et plus	900 et plus	1800 et plus	4

Par la suite, et jusqu'à la déclaration de la guerre de 1939, eu égard aux fluctuations des cours de change, des conditions nouvelles de concurrence et de la mise en vigueur de nouveaux tarifs sur les réseaux concurrents, de nombreux SD 2 furent annulés puis remplacés par de nouvelles éditions mais les principes en restèrent toujours les mêmes.

En 1930 fut créé le tarif direct germano-suisse pour le transport de certaines marchandises en petite vitesse par wagons complets entre les ports de mer allemands et certaines stations des chemins de fer suisses (1). Celui-ci étant basé sur les mêmes principes que le SD 2, nous ne nous étendrons pas plus longuement sur ce sujet.

Non seulement le désir de soutenir les ports d'Hambourg et de

(1) Fascicule 6 de la deuxième partie du tarif international suisse-allemand.

Brême et de détourner les marchandises de Rotterdam et d'Anvers, mais aussi le désir de toute administration des chemins de fer d'établir des tarifs susceptibles de lui assurer un accroissement apparent, du moins, du volume de son trafic fit que les chemins de fer, non seulement s'attaquèrent impitoyablement au trafic du Rhin dont les ports belges et hollandais sont les débouchés naturels, mais aussi à ce même trafic dont l'acheminement par voie fluviale peut être interrompu pour emprunter plus avantageusement la voie ferrée. C'est la raison pour laquelle cet examen de la contexture des tarifs de transit allemands ne serait pas complète, s'il n'était pas fait place au tarif 24 UI (1). Ce tarif exceptionnel est applicable aux expéditions provenant, par voie rhénane, des ports belges et hollandais et transbordant dans un des ports rhénans allemands pour emprunter ensuite la voie ferrée à destination d'un point frontière germano-suisse à l'est de Bâle (2). Les principes, en ce qui concerne la taxation des marchandises, sont ici également les mêmes que ceux du tarif de transit SD 2.

En France, la tarification applicable au trafic de transit est depuis longtemps soumise à une réglementation spéciale. Un décret de 1862 autorisait les chemins de fer français à percevoir les prix qu'ils jugeraient les plus propres à combattre la concurrence qui leur était faite par les voies étrangères. Ils n'étaient astreints, dans ce cas, à aucun délai soit pour appliquer des prix réduits, soit pour opérer le relèvement des prix abaissés. Obligation leur était seulement faite de produire les tarifs sous forme de prix faits, c'est-à-dire, de présenter, pour chaque transport, un prix total comprenant le coût de transport et les frais accessoires et de concéder, à première demande, le même prix pour tous les ports de mer situés sur le même littoral. Ces dispositions ont été reprises au cahier des charges de la S. N. C. F.

Le recueil des tarifs de transit, en vigueur avant 1938, contenait tous les tarifs de transit ou dispositions de transit applicables tant à la G. V. qu'à la P. V. Il se divisait en trois parties :

Première partie : tarifs de la série 300;

Deuxième partie : tarifs de la série 400;

Troisième partie : dispositions exceptionnelles de transit.

Les tarifs spéciaux de transit qui n'intéressaient que les parours français constituaient la série 300 et les tarifs de transit qui comportaient la participation d'une ou plusieurs administrations étrangères, la série 400. Pour chacune de ces deux séries, qui se subdivisaient en séries G. V. 300, P. V. 300 et séries G. V. 400 et P. V. 400, l'indice 00 était attribué aux tarifs applicables aux mar-

(1) Et son complément le tarif direct contenu dans le fascicule 5 de la deuxième partie du tarif international suisse-allemand.

(2) Y compris la gare-frontière de Neuenbourg à l'ouest de Bâle.

chandises de groupage ou à des marchandises diverses; les indices 03, 05, 12, 15 etc., étaient donnés aux autres tarifs par analogie avec le classement adopté dans les tarifs spéciaux du trafic intérieur français. En outre, chaque tarif 300, 303 etc., 400, 403 etc. était divisé en chapitres correspondant aux diverses relations géographiques. Nous ne tiendrons compte dans le schéma ci-dessous que de celles concernant le trafic suisse.

Des points ci-contre aux points ci-dessous ou inversement	Points- frontières belgo-français et belgo-luxem- bourgeois Port de Strasbourg	Ports français de la mer du Nord de la Manche et de l'Atlantique	Points frontières franco- espagnols	Ports de la Méditerranée
Numéro des chapitres				
Points frontières suisses y compris Bâle et Genève.	1	11	21	31

En ce qui concerne les dispositions exceptionnelles de transit, les plus importantes pour le trafic suisse se rapportaient à celles traitant du transit par fer entre la Suisse, d'une part et les ports de mer français ainsi que les points-frontières franco-espagnols d'autre part, où il était dit notamment ceci :

« Les transports en provenance ou à destination de la Suisse, à l'exception des transports de raisins, citrons, oranges, mandarines et essence de térébenthine, en transit par les lignes des grands réseaux français entre les points ci-dessus dénommés bénéficieront, par voie de détaxe, dans les conditions suivantes, des prix de transport calculés d'après ceux dont ils auraient bénéficié, s'ils avaient transité par un port étranger compris soit entre Bay-Dunes et l'embouchure de l'Ems, soit entre Vintimille et le détroit de Messine. »

Toutefois, la taxe revenant à la S. N. C. F. ne pouvait être inférieure à un minimum de 0,20 ou 0,15 fr. français par tonne et par km. selon qu'ils s'agissait d'expéditions par 5 t. ou par 10 t.

A noter que, afin de limiter dans certains cas les sacrifices à consentir pour certains trafics, lorsque la distance entre la gare expéditrice et le port étranger concurrent était inférieure à la distance de taxe entre cette gare et le port français, la S. N. C. F. remboursait la différence entre la taxe par fer perçue et la taxe obtenue en appliquant, sur la distance de la gare expéditrice au port français, la base kilométrique moyenne de la taxe par fer applicable entre la gare expéditrice et le port étranger.

Ces dispositions exceptionnelles, dont les premières publications eurent lieu en 1920, furent, par la suite, adaptées à de nombreux trafics particuliers, par exemple, en 1936, au trafic du

coton en provenance d'outre-mer (exception faite des U. S. A. et de l'Égypte) à destination de la Suisse transitant par les ports de la Méditerranée, la voie concurrente visée étant ici celle passant par les ports allemands.

Pour aider le port d'Anvers à se défendre efficacement contre l'emprise de ses concurrents, les chemins de fer belges, de leur côté, à l'instar des chemins de fer étrangers, lui donnèrent un appui effectif en établissant des tarifs spéciaux de transit.

Les tarifs spéciaux dits tarifs de transit ou tarifs de ports de mer figurant dans le recueil officiel des tarifs spéciaux s'appliquent à presque toutes les marchandises embarquées sur les navires de mer des ports belges ou déchargées de ceux-ci. Les tarifs spéciaux belges étant sériés de 100 à 999 suivant la nature du trafic, trafic d'importations maritimes, trafic d'exportations maritimes, trafic d'importations terrestres, trafic d'exportations terrestres etc., les tarifs de transit, sous la rubrique transit maritime, se classent dans la série 500-649. Le plus important pour le trafic de transit des marchandises importées est sans contredit le tarif 501 applicable entre les ports de mer belges, d'une part, et les points-frontières belges, d'autre part, aux envois du trafic international effectués par wagons complets ou composés, en petite vitesse, de 5, 7, 8, 10 et 15 t. Les tarifs 507, 521, 533, 550 et 599 sont des compléments au tarif 501, puisqu'ils accordent des taxes spéciales à certaines marchandises et produits déterminés, tels les tarifs 507 et 533 valables respectivement pour les transports de houille et les expéditions de 3 tonnes.

Eu égard à l'absence de frontière commune entre la Belgique et la Suisse et à l'exiguïté du territoire belge, les chemins de fer de ce pays, entourés de réseaux concurrents dynamiques et dépendant de ceux-ci pour l'acheminement du trafic suisse, n'auraient pu participer au partage de ce dernier, si deux voies concurrentes (voie allemande et voie française) ne s'étaient offertes à leur service. Ainsi, grâce aux « Durchfuhrnahmetarife » allemands D 32 (importations suisses par les ports de mer belges) et D 58 (exportations suisses par les dits ports) et aux tarifs spéciaux de transit français P. V. 300 ch. I, la Belgique a su s'acquérir le transport d'une partie de notre trafic.

En 1935, les chemins de fer belges se sont mis d'accord avec la Compagnie d'Alsace-Lorraine pour établir un tarif commun applicable aux transports directs entre Bâle et la Belgique et inversement. Ce tarif se subdivise en deux parties : la partie A destinée au trafic maritime et la partie B au trafic local. Pour le trafic maritime, quatre tarifs, le tarif 500, applicable aux transports des marchandises de toute nature, le tarif 500 a pour les voitures à moteur et châssis, le tarif 500 b pour les huiles minérales et le tarif 600 applicable aux marchandises en provenance d'Angleterre en forment le contenu. Un accord semblable est intervenu, par la

suite, avec la D. R. B., sous la forme d'un tarif commun belgo-allemand.

Les chemins de fer hollandais, placés dans une situation identique mais encore plus défavorable que celle des chemins de fer belges, ont mis en vigueur, eux aussi, des tarifs de transit intérieurs, soit le tarif spécial 5 pour les importations suisses transitant par les ports de mer hollandais et par les points-frontières germano-hollandais et le tarif spécial 6 pour les dites marchandises acheminées par le territoire belge, ainsi qu'un tarif direct, ce dernier créé seulement en 1937.

Quoique les recueils allemands et belges mentionnent, les premiers, deux « Durchfuhrnahmetarife » D 22 (importations) et D 52 (exportations), les seconds, des tarifs de transit terrestres contenus dans la série 800-899 qui devraient favoriser le courant Suisse-ports néerlandais et vice-versa, ceux-ci, comme nous le verrons plus loin (1), d'une façon générale, n'apportent aucune aide, sous ce rapport, aux chemins de fer hollandais et ce, malgré les réductions supplémentaires de 10, 20, et 30 % accordées par ces derniers à tout expéditeur qui, par contrat, leur garantisse un minimum d'expéditions s'élevant respectivement à 10.000, 20.000 et 30.000 t.

Comme en Allemagne, en France, en Belgique et en Hollande, les chemins de fer italiens mettent en vigueur sur leur réseau des tarifs exceptionnels applicables aux marchandises en transit par l'Italie.

Du temps des « Società Private » (2), le tarif local P. V. 219 a (3), prévoyait déjà des facilités pour les marchandises en transit, dont le régime spécial de taxation ne comportait qu'un prix par tkm., unique pour n'importe quelle marchandise, qui différait suivant que l'expédition fût effectuée sans indication de poids, payât pour 5 tonnes ou utilisât la capacité entière du wagon. Ce prix était, en outre, établi différemment, en liaison avec les zones de parcours considérés comme suit : de 151 à 250 km., de 251 à 400 km., de 401 à 500 km.

Deux séries de prix seulement étaient prévues. La seconde de celles-ci était applicable à certaines marchandises spécialement dénommées présentant un intérêt majeur pour toutes les autres marchandises non dénommées. On voit, par là, combien rudimentaire était encore cette tarification de transit.

La réforme de la tarification italienne de 1922 apporta d'im-

(1) Cf. chap. VII p. 100.

(2) En 1885.

(3) La tarification d'alors comprenait : le tarif général, spécial, local et exceptionnel. (voir Santoro Francesco « la Struttura economica e tecnica delle tariffe ferroviarie » vol. II).

portantes modifications à la tarification de transit, en ce sens que tous les principes de la tarification moderne y furent appliqués.

Avant la déclaration de la seconde guerre mondiale, il existait, en Italie, deux tarifs de transit : le tarif exceptionnel P. V. 34 et le tarif exceptionnel G. V. 16. Ceux-ci, à l'encontre des tarifs de transit en vigueur sur les réseaux concurrents, ne contenaient pas de prix fermes mais donnaient des prix de transport réduits, par rapport à ceux des tarifs internes, grâce à une classification plus avantageuse des marchandises dans les barèmes de base (1). Dans ces tarifs, toutes les marchandises en transit par l'Italie étaient sériées, eu égard, d'une part, à leur nature et d'autre part, à leur provenance et destination. Ces séries, en principe limitées à quatre, ne pouvaient répondre à toutes les exigences du trafic de transit résultant de la concurrence aiguë que se faisaient les administrations ferroviaires appartenant aux divers pays pour le dit trafic. Cela explique, d'une part, la politique de concessions faites aux maisons étrangères par les chemins de fer italiens et d'autre part, l'augmentation constante du nombre de ces séries qui, en 1939, se montait à 37.

La réforme de 1940, en limitant le nombre de séries du nouveau tarif exceptionnel de transit P. V. 403 (2), est venue à un moment où, par suite de la situation mondiale, la compétition entre les diverses voies ferrées avait beaucoup perdu de son acuité.

En ce qui concerne le trafic maritime de transit suisse, la série la plus importante était indubitablement la série 2 qui traitait du trafic des céréales.

Il nous reste maintenant, après avoir étudié les différents tarifs de transit en vigueur sur les réseaux étrangers, à examiner la politique suisse en matière de tarification à l'égard de nos importations et exportations d'outre-mer et voir si, par des mesures tarifaires appropriées, les chemins de fer suisses ne favorisent pas tel courant de trafic plutôt que tel autre.

La loi du 27 juin 1901, modifiée par celle du 1^{er} août 1929, en interdisant aux chemins de fer suisses toutes mesures tarifaires qui tendraient, par leurs résultats, à favoriser certains ports au détriment de certains autres, relève du souci qu'a notre pays de se confiner dans une stricte neutralité ferroviaire vis-à-vis de la concurrence qui s'exerce entre les diverses voies ferrées et fluviales pour l'acheminement de son trafic d'outre-mer.

Cette attitude est compréhensible, si l'on songe que, d'une

(1) Pour les expéditions en wagons complets, on compte pas moins de 30 classes de barèmes allant de la classe 61 à la classe 90.

(2) Nouvelle numérotation des tarifs comprise comme suit : G. V. 100-199, tarifs ordinaires; G. V. 200-299, tarifs exceptionnels; P. V. 300-399, tarifs ordinaires; P. V. 400-499, tarifs exceptionnels. Tarifs de transit : G. V. 203 et P. V. 403.

part, du point de vue économique, cette concurrence est nécessaire à la Suisse pour lui permettre d'obtenir des transports extérieurs à bon marché et que, d'autre part, du point de vue politique, celle-ci doit disposer de plusieurs liaisons ferroviaires et fluviales l'unissant à la mer, si elle veut, en cas de conflit entre pays avoisinants, être à même de se rativailier par l'une ou l'autre de ces voies restée libre. En suivant une politique tarifaire imprudente, tendant à favoriser certains ports ou acheminements au détriment de certains autres, la Suisse, non seulement risquerait, en temps de paix, de s'aliéner les sympathies des dits acheminements exclus du trafic suisse et, en temps de guerre, de se trouver en face de grosses difficultés, mais agirait contre ses propres intérêts.

Cependant, les chemins de fer suisses, reconnus excessivement chers (1), se voyant concurrencés pour les transports à longue distance en provenance ou à destination de l'étranger, ou en transit, par les réseaux ferroviaires voisins plus économiques, pour éviter d'être frustrés de trafics particulièrement intéressants, ont dû renoncer, pour certains de ces transports, à appliquer le tarif normal et instituer un régime spécial de ristournes par voie de détaxe (2).

C'est ainsi qu'il est dit au n° 72 du recueil des avis de la feuille officielle des chemins de fer fédéraux ce qui suit :

« Les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer du Lötschberg concèdent en faveur des transports de marchandises de toute nature expédiées aux conditions des tarifs en vigueur, par wagons complets de 5.000 ou 10.000 kg. ou payant pour ce poids, soit entre les stations suisses, soit au départ ou à destination de stations étrangères, soit en transit par la Suisse, la parité avec les prix totaux offerts par d'autres voies de chemins de fer (3), en remboursant, contre présentation des titres de transport, l'excédent des taxes perçues ».

(1) Cf. chap. IX p. 126.

(2) C'est ainsi, par exemple, qu'un transport en provenance de Marseille et à destination de Zürich pourrait être facilement détourné de la voie suisse et acheminé par les voies française et allemande, pour ne pénétrer en territoire suisse qu'à Waldshut à 43 km. de Zürich. Inversement, des marchandises venant du Nord et à destination des gares de la Suisse romande et de la Suisse orientale pourraient être transportées de la même manière, via le point frontière le plus proche de la gare de destination.

(3) Sont uniquement considérés comme prix totaux offerts par d'autres voies de chemins de fer les prix qui s'obtiennent sur la base de taxes publiées et exprimées en chiffres dans les tarifs-marchandises. Il n'est, en conséquence pas tenu compte des ristournes obtenues à la faveur de dispositions de détaxe ou de dispositions exceptionnelles d'autres administrations.

La taxe de concurrence ainsi appliquée ne peut, cependant, descendre au-dessous d'un minimum fixé à 0,03 fr. par tonne et par kilomètre de distance de tarif du parcours suisse de la voie d'acheminement plus 1 fr. par tonne pour frais d'expédition, en excédent de la taxe suisse entrant dans la composition de la taxe économique calculée sur réseau étranger.

Pour tous les autres trafics non soumis à la taxe de concurrence, les taxes du tarif normal et des tarifs exceptionnels en vigueur sur le réseau suisse leur sont applicables.

Deuxième partie

L'incidence de la concurrence et,
plus particulièrement, de celle de la voie
rhénane sur la structure, l'évolution et la
fluctuation des prix de transport
des importations suisses durant la période
d'entre-deux guerres

CHAPITRE IV

Caractéristiques des différentes mesures tarifaires entreprises par les chemins de fer français et allemands

Avant que naisse et se développe la navigation rhénane suisse, le transport terrestre des importations suisses s'effectuait, en majeure partie, par le rail. Malgré la présence de la voie rhénane reliant directement les ports de la Mer du Nord à notre pays et quoique de par sa situation le port de Bâle semblât déjà tout indiqué pour être le grand pourvoyeur de la Suisse, nos importations transitant via Rotterdam ou Anvers empruntaient la voie mixte ports de mer — Mannheim par voie fluviale et Mannheim — lieux de consommation suisses par chemins de fer, c'est-à-dire, remontaient le Rhin jusqu'à Mannheim seulement, pour y être ensuite transbordées sur wagons ou entreposées, en attendant d'être dirigées sur les points frontières germano-suisses.

L'explication de ces faits peut être trouvée dans les raisons suivantes :

1. la situation géographique du port badois au milieu du centre de consommation qui s'étendait aussi bien vers le Nord, l'Est et l'Ouest que vers le Sud.
2. l'imperfection de l'outillage du port de Bâle pour opérer le déchargement et l'entreposage des céréales et autres marchandises.
3. le manque de collaboration entre les chemins de fer fédéraux et l'administration du port de Bâle alors que les chemins de fer badois, suivant une politique nettement protectionniste, accordaient un tarif de faveur exceptionnellement bas aux expéditions provenant de Mannheim.
4. la navigabilité encore incertaine entre Mannheim et Bâle.

Nous trouvons dans ce quatrième point la cause essentielle de cette situation, les points 2 et 3, plus particulièrement, n'étant que l'effet direct de celui-là.

Ainsi quoique la navigation rhénane jouât déjà un certain rôle dans l'acheminement de nos importations, nous étions à cette époque, plutôt en présence d'une concurrence s'exerçant unique-

ment entre voies ferrées. En effet, les italiens d'abord, dès le percement du tunnel du St-Gotthard en 1882 et celui du Simplon, en 1906, les allemands ensuite, en raison des avantages que conféraient à la voie nordique le bon marché des frêts maritimes sur les ports de la Mer du Nord, le bon marché des frais portuaires dans ces mêmes ports et le bon marché de la voie rhénane navigable jusqu'à Mannheim, grâce à des tarifs exceptionnellement réduits sur leurs réseaux réussirent à accaparer pendant les années qui précédèrent la première guerre mondiale une majeure partie du trafic suisse.

C'est ainsi que les blés russes qui, autrefois, utilisaient uniquement la voie Marseille-P.L.M.-Genève délaissèrent partiellement celle-ci pour emprunter celle de Gênes et de Rotterdam-Anvers-Mannheim (1).

L'avènement de la navigation rhénane suisse et surtout son prodigieux essor au cours de ces vingt dernières années ont transformé radicalement les conditions de la concurrence. Alors qu'auparavant les importations suisses devaient forcément faire appel à la voie ferrée étrangère pour leur transport final à destination des centres de consommation suisses, celles-ci, grâce aux améliorations techniques apportées au Rhin par l'homme et à l'esprit d'initiative des quelques pionniers de la navigation, purent sans encombre remonter le Rhin jusqu'à Bâle et bénéficier ainsi d'un transport plus long par voie fluviale, partant plus avantageux. Une recrudescence de la lutte pour le trafic suisse s'en suivit immédiatement entre les chemins de fer, d'une part et la navigation rhénane d'autre part, sans que pour cela la compétition s'exerçant entre les différentes voies ferrées en présence en fut atténuée.

Nous allons voir maintenant, dans les pages qui vont suivre, quelle a été l'influence de cette concurrence et, plus particulièrement, celle de la voie rhénane sur les efforts entrepris par les différents réseaux ferrés en vue d'atténuer leur handicap et quelle a été, en outre, son incidence sur l'évolution des prix de transport de nos importations durant cette période d'entre-deux guerres (2).

Au cours des années, les chemins de fer français, non seulement, ont modifié de façon permanente leurs tarifs spéciaux de

(1) Cf. Léon Felde : Le blé russe, Thèse Lausanne, Lausanne 1918.

(2) Il est évident que la navigation rhénane suisse, de son côté, tout en subissant les attaques des chemins de fer, n'est pas restée inactive et a mis tout en œuvre pour ne pas se laisser distancer par ceux-ci, mais alors que sa politique, politique à long terme, portait surtout sur des améliorations techniques du chenal lui-même et du matériel navigant (améliorations que nous avons étudiées dans la première partie) et ne pouvait étendre son action dans le domaine de la dotation des frêts, celle pratiquée par les chemins de fer, à court terme, grâce au monopole dont ceux-ci ont la jouissance, se rapportait principalement à une continuelle manipulation des tarifs de transit.

transit dans le seul but d'adapter ceux-ci aux fluctuations des changes et aux exigences de la concurrence et, par là-même, de conserver un trafic déjà acquis, mais en ont créé de nouveaux, de caractère offensif, dans l'espoir de détourner le trafic de sa voie normale, de favoriser les ports français au détriment de leurs rivaux étrangers et ainsi de s'assurer un trafic supplémentaire.

C'est la voie rhénane, en particulier, qui a amené, dans certains cas, les anciennes compagnies françaises et, plus particulièrement, l'ex-P. L. M., à réduire leurs tarifs.

C'est ainsi que, par exemple, les graines oléagineuses qui payaient, en 1928, 18,30 fr. la tonne entre Marseille et Genève désertèrent bientôt le port méditerranéen pour emprunter le Rhin via Rotterdam ou Anvers. Pour les ramener à Marseille, le prix de transport fut réduit à 12,60 fr. C'est également pour la même raison et, par suite de l'entrée en vigueur des taxes exceptionnelles suisses applicables au froment panifiable en 1929, avantageant alors le port de Gênes, que les céréales en provenance de Marseille payèrent à partir de 1930 des prix de transport réduits d'environ 15 %, différentiels suivant leurs destinations finales. La Suisse fut ainsi divisée en deux zones, zone A et zone B. Cette dernière, pour laquelle, les prix prévus étaient de 10,50 fr. la tonne par wagon de 10 t., de 10,20 fr. par wagon de 20 t., et de 9,75 fr. par train de 180 t., se situait à l'ouest et au sud de la ligne jalonnée par Villers-le-lac, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel, Berne, Thoune, Brigue, Martigny et St-Gingolph, les prix prévus pour la zone A, respectivement de 12,60, 12,15 et 11,70 fr. étant applicables aux céréales à destination des gares suisses situées en dehors de la zone B délimitée ci-dessus.

Ainsi, en concentrant tous ses efforts sur une partie limitée du territoire suisse, la Cie P. L. M. a permis aux importateurs marseillais de transiter dans des conditions exceptionnellement favorables et par là d'éliminer dans cette zone la concurrence étrangère.

1930 fut d'ailleurs l'année qui vit, en France, la publication de la nouvelle tarification de transit dont les taxes adaptées aux exigences de la concurrence subirent de nombreuses modifications. Quoique, par la suite, de nombreux tarifs de transit, périodiquement créés et applicables à certaines relations particulières autres que Marseille-Genève ou ports de la Manche-Bâle telles que Marseille-Bâle, ports de la Manche-Genève-Bouveret, aient touché un bon nombre d'articles, tels que cacao, café, houille, sucre, huiles minérales, métaux et phosphate, nous nous attacherons plus spécialement à ceux dont le succès fut incontestable ou présentant certaines caractéristiques intéressantes.

1. PV 303 chapitre 100 A : Cacao en fèves et café vert en provenance des ports de la Méditerranée et de ceux de l'Atlantique jusqu'à et y compris St-Nazaire, à destination de Bâle.

Les taxes du dit tarif dont la mise en vigueur remonte à 1930 s'élevaient à cette époque à 28,50 fr. la tonne par wagon de 10 t. pour osciller ensuite entre 22 fr., en 1932, 21,20 fr. en 1936 et 36,80 en 1937 et 1938. Ces prix, cependant encore nettement supérieurs à ceux de la voie rhénane étaient ramenés par voie de détaxe en 1936 à 15,65 fr. la tonne par wagon de 10 t. et en 1937/38 à 21,35 fr. la tonne par wagon de 10 t. et à 20,50 fr. par wagon de 15 t., lorsqu'une quantité minimum de 400 t. de cacao en fèves ou café vert avait été remise au transport dans un délai de 12 mois consécutifs. Les prix de transports des dits articles par voie rhénane variant entre 15,50 et 19,00 fr., durant ce laps de temps, on peut admettre que, les prix étant approximativement à parité sur les voies rhénane et française, pour les transports d'une certaine importance, une partie du trafic des cacaos et cafés aient emprunté la voie marseillaise, et, plus spécialement, celui en provenance des colonies françaises dont les frêts maritimes sur les ports français sont meilleur marché.

2. P. V. 305 chap. I § III B, en vigueur depuis juillet 1933 : sucres bruts ou non dénommés, en provenance des ports belges et à destination de certaines gares frontières suisses.

En complément au tarif P. V. 305 chap. I § I, II et III A, applicable aux sucres bruts ou raffinés, en provenance des gares intérieures belges et à destination de divers points frontières franco-suisse, ces taxes exceptionnelles ont été introduites dans le but de soustraire à la voie rhénane une partie de son trafic des sucres. Le paragraphe III B mentionne des prix pour les transports transitant par les gares-frontières suisses occidentales s'établissant ainsi :

Des points ci-contre aux points ci-dessous	Ecouvies-frontière	Feignies-frontière
	Prix en fr. par t. pour chargements en wagons complets de 10 tonnes	
Villers-frontière	13,80	19,75
Verrières-frontière	15,25	21,25
Vallorbe-gare	15,75	21,70
Genève-Cornavin	17,80	23,80
St-Gingolph-frontière	17,80	23,80

Dans le cas particulier, seule la Suisse romande se sent touchée par ces mesures tarifaires dont le tableau 12 donne une idée exacte de la situation.

Prix de transport concurrents des sucres
en provenance d'Anvers et expédiés en Suisse romande
par la voie rhénane et les voies ferrées mixtes
belgo-françaises

Tableau 12

DESTINATION	par voie rhénane (1)	par voie ferrée
	Prix par t. en fr.	
Bienne	29,00 — 32,00	30,30
Berne	32,30 — 35,30	37,20
Fribourg	37,80 — 40,80	38,60
Aigle *	51,50 — 54,50	30,30
Brigue *	56,80 — 59,80	43,10

* par Gênes-Iselle le prix de transport d'une tonne de sucre brut depuis Gênes revient pour Aigle à 41,10 fr. et pour Brigue à 21,70 fr.

3. P. V. 307 chap. 11 et P. V. 407 chap. 11 : houille et coke au départ des ports compris entre Nantes et Dunkerque, à destination de tous les points-frontières franco-suisse, le premier en vigueur depuis 1930, le second depuis 1932.

Quoique ces tarifs contiennent des prix fermes pour les transports au départ des différents ports français compris entre les limites sus-indiquées, les expéditions de charbons anglais à destination de la Suisse s'effectuaient généralement via Rouen, port essentiellement charbonnier. Les prix publiés pour les transports au départ de Rouen s'établissent comme suit :

I. Par groupe de wagons chargés à leur capacité complète et formant une expédition de 180 t.

à destination de	tarifs	Prix par t.	
		houille	coke
Bâle	P. V. 407	9,20	8,70
Delle-frontière *	P. V. 307	9,05	8,80
Villers-frontière	»	9,25	8,95
Verrières-frontière	»	9,15	8,85
Vallorbe-gare	»	9,10	8,80
Genève-Cornavin **	»	10,35	9,55
St-Gingolph-frontière *** ...	»	10,40	10,10

* Les prix prévus pour Delle ne sont applicables qu'aux transports destinés aux gares suisses situées à l'ouest de la ligne Grellingen, Langenthal, Waldshut.

** Prix pour usines à gaz; pour autres destinataires, majoration de 0,50 fr. par t.

*** Prix pour gares situées à l'est de Riddes; pour autres gares, majoration de 0,50 fr. par t.

(1) Compte tenu de la fluctuation des frêts rhénans, seuls sont compris ici les prix minimum et maximum enregistrés pour le transport d'une tonne de sucre au départ de Anvers-Rotterdam et à destination de Bâle durant la période s'écoulant entre 1930 et 1937.

II. Par train de 600 t. ont été prévus les prix de 7,70 fr. pour la houille à destination de Bâle, de 8,05 fr. pour la houille à destination de Delle et 8,25 fr. à destination de Vallorbe.

Le fret rhénan pour le transport de charbons au départ de Rotterdam-Anvers à destination de Bâle se montant à 10 fr. la tonne, grâce à des prix de transport exceptionnellement réduits (1,2 ct. la tkm.), ces tarifs ont puissamment contribué à détourner les transports de noirs minéraux d'origine anglaise à destination de la Suisse de la voie rhénane, et cela, non seulement à destination de la Suisse romande, mais également des zones soumises à l'influence des ports de Rotterdam et de Gênes d'autant plus que les frets maritimes cotés sur Rouen sont inférieurs à ceux cotés sur Gênes ou même sur Anvers et Rotterdam (1).

Les tarifs spéciaux de transit P. V. 309 chap. 11 et P. V. 315 ch. 11 applicables, les premiers aux transports de bois exotiques, les seconds aux transports d'essences et huiles minérales, transitant par les ports compris entre Bordeaux et St-Nazaire à destination de Bâle, les tarifs internationaux de transit P. V. 403 chap. 11 et P. V. 415 chap. 11 applicables respectivement aux transports de céréales et huiles minérales, au départ des ports ouest français, ainsi que le tarif spécial P. V. 315 chap. 31 concernant les transports d'essences et huiles minérales transitant par Marseille et expédiés sur Bâle, quoique contenant des taxes également fort réduites mais encore trop élevées par rapport à celles demandées sur les voies concurrentes, ne jouèrent aucun rôle dans l'acheminement de ces dits produits. D'autres tarifs, tels les tarifs spéciaux P. V. 314 chap. 31, pour les transports de plomb brut, en provenance de Marseille, à destination de Cossonay via Vallorbe, P. V. 316 chap. 31 pour l'huile de coco, au départ de Marseille, à destination de Vevey, P. V. 320 chap. 35 § III pour le coton (coton d'Egypte exclu), au départ de Marseille, à destination de Neuenbourg-frontière (prix = 14,65 fr.) ainsi que le P. V. 322 chap. 31 pour les phosphates et superphosphates de chaux transportés de Marseille à Bâle (prix par 500 t. 9,40 fr., par 10 t. 12,70 fr.) portèrent sur des trafics trop peu intéressants pour que nous nous y arrêtions longuement.

Comme les chemins de fer français, la « Deutsche Reichsbahn » (D. R. B.) depuis 1925, suivant une politique bien ordonnée, a su adapter sa tarification de transit aux exigences de la concurrence, aux fluctuations des changes et autres circonstances. C'est ainsi que, durant la période troublée d'avant 1938, les variations brusques des taxes belges et françaises résultant de la dévaluation du belga (15-4-35), de l'instabilité du franc français (1936-1939) et de l'abaissement ou du relèvement des tarifs de transit de ces derniers pays obligèrent les chemins de fer allemands à adap-

(1) Cf. chapitre VIII, page 112.

ter leurs propres taxes de transit à celles demandées sur la rive gauche du Rhin.

La création d'un système de « Seehafendurchfuhrhausnahmetarife » lors de l'étatisation des chemins de fer allemands, leur réapparition en 1923 et leur développement entraînèrent de nombreuses doléances de la part des intéressés de la voie rhénane, de la Belgique et de la Hollande.

En effet, les chemins de fer allemands, promoteurs de ce système protectionniste de tarification basé sur le principe que le rail est au service de la nation et qu'il peut seul faire face aux transports, ayant su s'octroyer un trafic important et, par là même, lésé les intérêts concurrents, il est donc bien compréhensible que ces tarifs, quoique non uniquement dirigés contre la voie rhénane, mais créés dans le seul but de concurrencer toutes les voies quelles qu'elles soient, la voie rhénane aussi bien qu'une autre, qui n'aboutissent pas à des ports maritimes allemands, se soient attiré les foudres de la navigation rhénane (1). Cependant, en ce qui concerne le trafic suisse, le S.D. 2 a surtout porté atteinte au trafic des voies ferrées concurrentes, car, du fait de l'éloignement géographique des ports hanséatiques par rapport aux centres de consommation suisses, celui-ci ne pouvait lutter victorieusement avec les bas frets rhénans. C'est la raison pour laquelle la D. R. B., en ce qui concerne ces trafics, par la suite, s'en tint strictement à une politique défensive en alignant ses taxes sur celles de ses rivaux belge et français, les transports modestes qu'elle a su ainsi s'assurer ne se résument d'ailleurs qu'à quelques articles pour lesquels le choix de la voie d'acheminement dépend plus des éléments composants de la valeur de transport (tels les cotons à Brème) que du prix de transport lui-même. Nonobstant cet handicap, les chemins de fer allemands n'en ont pas moins cherché à toujours plus perfectionner leur système de tarification de transit sus-mentionné en multipliant le nombre de catégories de marchandises touchées par ces tarifs.

A l'encontre du S. D. 2, les « Wasserumschlagtarife » (2) 24 U1 et les offensives des chemins de fer allemands visant au détournement du trafic au départ des ports rhénans allemands à destination des points-frontières germano-suisse se montrèrent beaucoup plus redoutables pour la navigation rhénane et, plus particulièrement, la navigation rhénane suisse.

(1) A toutes les démarches des représentants de la batellerie auprès du gouvernement du Reich entreprises dans le but de faire cesser l'application de ces tarifs, les chemins de fer allemands arguèrent que l'on avait tort de voir dans ceux-ci une mesure de concurrence contre la voie rhénane, alors uniquement dirigée contre les voies ferrées belge et française.

(2) Tarif de transit applicable aux marchandises acheminées par voie fluviale et transbordées dans un port fluvial.

Le 15 septembre 1930, les chemins de fer allemands publiaient la mise en vigueur immédiate de taxes spéciales pour les chargements par wagons complets de céréales et légumineuses transbordant à Kehl et transportées de là à destination de la Suisse orientale, via les points-frontières situés à l'est de Bâle, cette dernière gare exclue. Par voie de détaxe, ceux-ci accordaient aux dits transports la parité de taxes d'avec celles applicables aux marchandises acheminées par la voie rhénane et transbordant dans le port de Bâle pour être ensuite expédiées par les soins des chemins de fer fédéraux en direction des gares intérieures de la Suisse orientale. L'origine de cette question remonte au 1^{er} mars 1930, date à laquelle les chemins de fer fédéraux conclurent à Bâle avec les chemins de fer allemands et ceux de l'Alsace-Lorraine un accord portant sur la question tarifaire des transports en provenance des ports de Strasbourg et de Kehl. Pour les céréales, il fut convenu que la Suisse serait divisée en trois zones, à savoir, celle de la Suisse occidentale, celle de la Suisse centrale et celle de la Suisse orientale. La tarification allemande offrait pour la Suisse orientale, au départ de Kehl, une taxe légèrement inférieure à celle de l'A. L., tandis que les tarifs français se montraient plus avantageux pour les transports destinés aux gares de la Suisse occidentale; pour la Suisse centrale existait la parité des deux voies concurrentes. Ces différentes taxes étaient, en général, quelque peu supérieures au frêt de la navigation rhénane combiné avec le prix de transport suisse au départ de Bâle.

Les chemins de fer allemands justifiaient leur attitude de septembre 1930 en invoquant les faits suivants (1) :

« Les Cies de la navigation rhénane, dans un pool auraient développé au commencement de l'année une très forte propagande en faveur de la voie fluviale et abaissé à différentes reprises les frets dans le but d'offrir plus d'avantages à leur clientèle et pour pouvoir détourner le gros trafic de céréales du rail. Ces mesures ayant été couronnées de succès et le trafic des blés ayant pu ainsi être progressivement attiré sur la voie rhénane, cette situation ne pouvait ne pas inquiéter les chemins de fer (la « Badische Presse » parla d'un tonnage perdu pour les chemins de fer allemands au départ de Kehl de 40.000 t. en faveur de la navigation rhénane) ».

Les chemins de fer allemands se plaignirent, en outre, de ce que les pourparlers engagés entre les participants de la convention de Bâle n'aient pas abouti.

« Les chemins de fer suisses, ajoutèrent-ils, auraient été invités à prendre des mesures pour augmenter leur tarif différentiel au départ de Bâle mais n'auraient pu y consentir. C'est alors que

(1) La navigation du Rhin, 1930, n° 10. Chemins de fer allemands et navigation rhénane suisse.

les chemins de fer allemands se seraient décidés à mettre en vigueur un tarif spécial pour les envois à destination de la Suisse orientale. » Ils déclarèrent qu'il ne pouvait, en l'occurrence, s'agir d'une lutte contre la navigation rhénane et contre les intérêts du port de Bâle. « Les chemins de fer n'ont eu l'intention que de défendre leurs intérêts et de récupérer le trafic perdu en faveur de la navigation. »

S'il est vrai que les pools ont été créés dans le but de stabiliser les frets et de répartir le trafic entre les différents armateurs, il n'est pas moins vrai que ceux-ci résultant des mauvaises conditions de l'étiage du Rhin visaient plutôt à conserver un trafic qu'à le soustraire aux chemins de fer. En réalité, l'attitude de la D. R. B. possédait un caractère nettement offensif. Ces mesures tarifaires, d'ailleurs, ne répondaient pas seulement à un acte isolé mais correspondaient à un mouvement offensif de vaste envergure, puisqu'auparavant la D. R. B. avait pris des mesures analogues quant aux transports des charbons, mesures qui devaient entrer en vigueur le 1^{er} octobre et qui, ayant soulevé un tel tollé dans les milieux intéressés de la navigation rhénane et de l'industrie lourde suisse ainsi que dans l'opinion publique toute entière furent reportées au 1^{er} novembre.

En effet, pour favoriser l'importation suisse des charbons de la Ruhr et entraver celle des houilles anglaises, les chemins de fer allemands avaient établi leur tarif à partir de Kehl comme suit :

à destination de	prix par tonne en francs.	
	charbon allemand	charbon anglais
Constance	7,00	10,70
Singen	6,20	9,50
Schaffhouse	6,70	10,30

En matière de politique tarifaire, les C. F. F. étant tenus, dans le cadre des tarifs internationaux, par des principes de tarification nettement déterminés, d'appliquer la clause de stricte neutralité à tout transport concurrencé, pour respecter ce règlement, ceux-ci devaient adapter leurs taxes de concurrence à celles nouvellement introduites sur le réseau allemand, dans le cas particulier, de les relever, puisque ces dernières avaient en même temps subi une légère augmentation. C'est la raison pour laquelle les transports de charbons en provenance du port de Bâle se virent augmentés différemment suivant leur destination finale et suivant leur origine telles que le démontrent les données suivantes, et cela, malheureusement à une époque où la dépression sévissait dans notre pays.

à destination de	augmentations enregistrées en fr. par t.	
	charbon allemand	charbon anglais
St-Gall	0,90	4,10
Coire	2,60	5,90

Il ne faut donc pas s'étonner si la presse helvétique et la navigation rhénane manifestèrent le plus extrême mécontentement dès que les mesures concernant le transport des céréales furent portées à la connaissance du public. La polémique sur cette question prit en Suisse une acuité considérable sous le nom de « dumping rhénan des chemins de fer allemands ». Suite à la demande faite par le Conseiller national Dr. R. Gelpke au Conseil fédéral, lors de la session du 1^{er} octobre 1930 du Grand Conseil bâlois, concernant la protection et la garantie des intérêts de la navigation rhénane suisse, celui-ci répondit le 28 novembre que les chemins de fer fédéraux, tout en regrettant de telles mesures tarifaires de la part de la D. R. B., n'étaient pas aptes à en empêcher leur application, toutes contre-mesures ayant des chances de provoquer de nouvelles réactions des chemins de fer allemands. Il ajouta que, contrairement aux assertions diffusées par certains partisans de la navigation rhénane, les chemins de fer allemands, non seulement ne travaillaient pas en dessous de leur prix de revient, mais bénéficiaient encore d'une marge de réductions assez forte avant d'atteindre ce dernier. « En effet, dit-il (1), malgré la parité des taxes accordée aux transports de céréales au départ de Kehl, la tkm. s'élève encore à 3,8 ct. sur ces parcours, et si l'on pense que les chemins de fer fédéraux descendent jusqu'à un minimum de 3 ct. par tkm. pour leurs propres taxes de concurrence, on voit que la D. R. B. se trouve suffisamment au-dessus de son prix de revient. »

Ce n'était pas l'avis du Dr. R. Gelpke qui doutait sérieusement que celle-ci fût vraiment au-dessus de son prix de revient, car, dit-il (2), en considérant que le prix de revient total moyen s'élève à 6 ct. la tkm., les recettes ne suffisent pas à couvrir les dépenses d'exploitation, d'autant plus que la traversée de la forêt noire, dont la pente est de 20 pour mille, exige des dépenses supplémentaires.

Quinze ans après, nous ne voulons point prendre part à une polémique dont nous nous bornons simplement à décrire les faits. Disons simplement qu'il est très difficile de baser ses affirmations sur des données aussi peu connues que celles concernant le prix de revient et, plus particulièrement, le prix de revient partiel.

Entre-temps, ces mesures tarifaires du 15 septembre 1930 furent d'ailleurs annulées et remplacées par de nouvelles mesures applicables dès le 1^{er} novembre. En effet, dès cette date, les convois de céréales expédiées directement par rail de Kehl aux stations de la Suisse orientale et entrant en Suisse par les points-frontières de

(1) Rheinquellen 1930, n° 12, « Reichsbahn und Schifffahrt nach Basel ».

(2) Rheinquellen n° 1 janv. 1931 : « Die Eisenbahntarifarische Gefährdung der Basler Rheinschifffahrt ».

Waldshut, Singen, Schaffhouse etc. jouissèrent d'une réduction uniforme de 50 ct. par tonne sur le tarif en vigueur avant le 15 septembre.

Les taxes applicables à ces transports furent ainsi ramenées :

de Kehl-Kehl port à		par 5 t. en ct.	par 10 t.
Bâle DRB	à	69	53
Waldshut	à	112	78
Schaffhouse	à	132	94
Singen (Hohentwiel)	à	121	85
Constance	à	139	99
Friedrichshafen	à	121	85
Lindau-Reutin	à	132	94

A ces taxes viennent s'ajouter les taxes de soudure qui sont pour Bâle DRB — Bâle CFF de 4 ct., pour Waldshut-Coblence de 11 ct., pour Friedrichshafen-Romanshorn de 34 ct., pour Friedrichshafen-Rorschach de 56 ct., et pour Lindau-Reutin-St-Margrethen et Lindau-Reutin-Buchs respectivement de 37 et 64 ct.

Ainsi les avantages que retira la navigation rhénane de ces nouvelles mesures par rapport à celles prévues au 15 septembre furent les suivantes :

1. le tarif mobile fut remplacé par le tarif fixe;
2. le nouveau tarif de concurrence ne fut pas étendu à d'autres contrées que celles visées par le tarif alors en vigueur;
3. les réductions accordées furent modérées. Entre l'acheminement par eau prolongé sur rails C. F. F. et le transport par rails allemand et suisse, il y avait encore une différence de 30 à 60 ct. par tonne, à l'avantage de la navigation rhénane.

Le succès pour cette dernière fut dû non seulement à la cohésion des énergies des armateurs intéressés, des diverses associations pour la navigation fluviale, des grands quotidiens, de l'opinion publique et des banques suisses (1), mais probablement aussi à la pression discrète qu'exercèrent les armateurs allemands sur les chemins de fer allemands, dont on connaît la forte participation dans le trafic rhénan. Ce succès ne fut cependant que partiel puisqu'avant la première guerre mondiale, la tonne de céréales payait pour son transport de Kehl à Constance, distance 204 km. 7,30 mk soit 9,63 fr., au 1^{er} juillet 1929, par suite de l'accord germano-franco-suisse sur la répartition du trafic entre les différents réseaux concurrents 8,70 fr. et à partir du 1^{er} novembre 1930 8,20 fr.

(1) Les banques suisses se solidarisèrent avec la navigation rhénane suisse en ce sens qu'elles refusèrent de participer à l'emprunt de transactions allemand, tant que la mesure n'eut pas été rapportée.

Cette phase si caractéristique de la lutte pour le trafic suisse trouva sa fin dans l'accord de 1932 concernant la répartition du trafic des charbons et des céréales expédiés sur la Suisse des ports de Kehl et de Strasbourg et qui aboutit à la suite d'une conférence tenue entre les représentants des différentes administrations ferroviaires. Il fut entendu que, pour les marchandises destinées à la Suisse orientale, arrivées par eau à Bâle, le fret fluvial de Strasbourg-Kehl-Bâle serait compté à 5,50 fr. par tonne de blé et de Duisbourg à Bâle à 15,10 fr. par tonne de charbon; les C. F. F. adopteraient leurs tarifs à partir de Bâle de telle façon que le prix de transport total des marchandises transitant par le dit port ne dépasse pas celui du transport direct par rail allemand jusqu'aux gares-frontières à l'est de Bâle. Conjointement à cet accord, la D. R. B. supprima, à partir du 30 octobre 1932, le tarif spécial 6 U applicable aux noirs minéraux.

Si l'on veut étudier dans son ensemble la question de la compétition entre la voie d'eau et la voie ferrée, il n'est pas possible de faire abstraction de la concurrence s'exerçant également entre les différentes voies ferrées belgo-française, hollando-belgo-française, belgo-allemande, hollando-allemande pour les transports venant des ports de la Mer du Nord, d'une part et belges — françaises — hollandaises — allemandes d'autre part, pour les transports transitant par les ports concurrents de la côte occidentale de l'Europe, ainsi d'ailleurs, indirectement, que ceux de la Méditerranée. Il est évident que la politique en matière tarifaire de l'un ou de l'autre de ces réseaux réagit immédiatement sur la politique des autres réseaux concurrents. Chacun peut donc déclarer que les mesures prises par lui ne sont pas en réalité dirigées contre la voie rhénane, mais servent à lutter contre les tarifs des chemins de fer concurrents, il n'en demeure pas moins vrai que celles-ci, indirectement, influent défavorablement sur le trafic fluvial. Inversement, toute mesure dirigée, à l'origine, uniquement contre la voie rhénane entraîne des répercussions sur la politique tarifaire des autres réseaux et, plus spécialement, de ceux directement concurrents. Ainsi donc, quand même ils ne viseraient qu'à se faire concurrence ou, inversement, à ne concurrencer que la voie rhénane, les différents réseaux portent tous préjudice au trafic fluvial ou, inversement, au trafic des autres voies ferrées.

Les frets maritimes du coton égyptien et levantin étant cotés plus haut sur les ports nordiques que sur les havres méditerranéens et ceux du coton américain ou ouest-africain cotés plus bas, c'est ainsi que, par exemple, l'application sur réseau allemand, au coton égyptien et levantin, de taxes réduites, introduites dans le but de favoriser le transit de ce trafic par les ports hanseatiques, trouva instantanément son imitation dans la mise en vigueur de taxes de forme analogue au dit trafic sur les voies françaises, belges et hollandaises reliant les ports maritimes concu-

rents de la Mer du Nord et de la Manche à notre pays, tandis qu'inversement le coton d'origine américaine ou ouest-africaine, au départ de Marseille, se voyait frapper de taxes plus avantageuses.

D'autres exemples nous sont donnés par l'introduction successive sur les différents réseaux de la clause de transports minima, à la suite de laquelle des réductions substantielles furent accordées, par voie de détaxe, au trafic des cacaos, ou encore, par l'alignement des taxes de transit, en vigueur sur le réseau d'Alsace-Lorraine et applicables au trafic suisse transbordant à Strasbourg, sur celles nouvellement demandées par les chemins de fer allemands pour le dit trafic, au départ de Kehl.

Contre de telles attaques de la part des chemins de fer, la navigation rhénane, n'ayant pas le droit de contrôle sur la libre détermination des frets, ne pouvait réagir que faiblement par des protestations le plus souvent platoniques. Il faut d'ailleurs reconnaître que celle-ci, malgré les diverses offensives dirigées contre elle, n'avait pas lieu de trop s'émouvoir, puisque malgré tout, elle conservait un net avantage, en matière de prix de transport, sur ses concurrents ferroviaires. En aurait-il été autrement que, seule, la navigation rhénane suisse sur le parcours Strasbourg-Bâle, grâce au monopole dont elle jouit sur ce secteur, aurait pu s'organiser de telle façon à rendre efficace la lutte ainsi entreprise contre les chemins de fer. En effet, comme nous l'avons déjà indiqué (1), seuls, sur le Rhin supérieur, des accords ont pu intervenir entre les différentes Cies de navigation, et encore, n'avaient-ils pour but que la stabilisation des frets. Il n'en demeure pas moins vrai que, grâce à ces ententes, les armateurs suisses pouvaient se permettre, en introduisant la clause de fidélité dans leurs contrats avec les importateurs de céréales d'accorder des rabais qui se présentaient comme suit :

Pour chargements de :	rabais
en t.	en fr. par t.
3 500 — 6 000	0,05
6 001 — 9 000	0,10
9 001 — 12 000	0,15
12 001 — 15 000	0,20
15 001 — 18 000	0,25
18 001 et plus	0,30

les chargements sus-indiqués devant être transportés par les soins des Cies rhénanes, signataires de l'accord, dans l'espace d'une année. Ainsi, les armateurs pouvaient-ils espérer conserver un trafic qui menaçait de leur être ravi par leurs concurrents ferroviaires allemands et français.

L'âpre concurrence qui s'exerçait entre les différentes voies en

(1) Cf. chap. II p. 44-45.

compétition, n'apportant à ces dernières pour tout résultat qu'un avilissement de leurs taxes de transport, devait faire place, à plus ou moins brève échéance aux ententes (1).

C'est ainsi que, déjà en 1928, afin de mettre fin à l'avilissement des prix, les Chemins de fer français et les Chemins de fer allemands avaient conclu un accord en vertu duquel les tarifs de transit applicables entre Bâle et les ports français de la Manche et de la mer du Nord, ou les ports allemands, devaient comporter des prix égaux. Cet accord dont les effets avaient été étendus aux ports belges, puis aux ports néerlandais, avait donné des résultats satisfaisants; certains prix avaient pu être relevés de 30 % et le trafic avait pu se répartir équitablement entre les différentes voies, en fonction des avantages techniques que les expéditeurs trouvaient à chacune d'elles. Mais l'équilibre ainsi obtenu fut bientôt troublé par l'intervention du concurrent dangereux que se révéla être la navigation sur le Rhin dont le trafic s'était considérablement développé. Le trafic des sociétés de navigation rhénane ayant ainsi progressé au détriment de celui des chemins de fer, ceux-ci, pour se défendre, avaient dû adopter des tarifs de concurrence et la S. N. C. F., en particulier, avait mis en vigueur, le 1^{er} novembre 1938, des dispositions exceptionnelles permettant d'appliquer la parité de prix avec toutes les voies concurrentes. Afin d'éviter une ruineuse lutte des tarifs, les compagnies de navigation sur le Rhin entrèrent alors en pourparlers avec les Chemins de fer et bientôt fut signé, en avril 1939, un accord aux termes duquel les transports en cause (transports de et vers la Suisse) étaient classés en trois catégories :

1. ceux qui étaient réservés à la voie d'eau; rentraient dans cette catégorie les transports de masses auxquels les armements rhénans appliquaient les prix et conditions qu'ils jugeaient convenables.

2. ceux qui étaient réservés aux chemins de fer et qui comprenaient les transports de produits de haute valeur, les denrées périssables, c'est-à-dire les transports de marchandises qui, quel que soit leur poids, reviennent aux chemins de fer, ainsi que les envois de faible tonnage n'excédant pas 10.000 kg.

3. les transports qui pouvaient se faire par l'une ou l'autre des deux voies et pour lesquels l'écart des prix existant entre la voie ferrée et la voie fluviale devait être maintenu.

Les chemins de fer de 4 pays (France, Allemagne, Belgique, Hollande) et 15 compagnies de navigation fluviale appartenant à 5 nationalités différentes (France, Allemagne, Belgique, Hollande, Suisse) participèrent à cet accord dont les résultats ne purent jamais être enregistrés, la guerre ayant éclaté peu après sa conclusion.

(1) R. Bourgeois : L'exploitation commerciale des chemins de fer français, p. 312.

CHAPITRE V

L'incidence de la concurrence et de la nouvelle tarification suisse de 1929 sur l'évolution des prix de transport ferroviaires italiens

Durant la période d'entre-deux guerres, les chemins de fer italiens, seuls ou avec l'appui de l'administration du port de Gênes, tentèrent par des offensives diverses de s'octroyer une grande partie du trafic suisse.

Trois phases peuvent caractériser cet effort :

La première de 1926 à 1930, à la suite de conférences tenues entre les chemins de fer fédéraux, l'administration du port de Gênes et les « Ferrovie dello Stato », sur l'initiative de ces derniers, porte sur une série de réductions des prix de transport sur parcours italien.

La deuxième, qui est la conséquence logique de l'entrée en vigueur de la nouvelle tarification suisse de 1929 et, plus particulièrement, de celle des taxes applicables au transport des blés durs et froments panifiables expédiés à une maison reprise dans la nomenclature des moulins suisses du commerce, ce qui, par là-même, comme nous le verrons, devait avantager l'acheminement des importations suisses par le port de Gênes, a trait également à des réductions supplémentaires accordées par les chemins de fer italiens aux prix de transport des céréales, suivant la zone de consommation considérée et à une révision des tarifs de transit en 1936.

La dernière phase, qui peut se situer entre 1933 et 1939, fut une manœuvre des F. S. d'essence particulière qui, par la publication de prix de transport dérisoires sur les relations ports de mer italiens-Modane respectivement Brenner, avait pour but d'obliger les C. F. F. à accorder sur certains parcours suisses la parité d'avec les acheminements Gênes-Modane-Genève-gares de destination suisses et Venise-Trieste-Brenner-Buchs (St-Gall).

C'est au développement de ces trois points que nous allons nous consacrer maintenant.

Sentant le trafic suisse se détourner de Gênes (1), la direction générale des F. S., à Rome, lança une invitation aux C. F. F. et au B. L. S., le 13 juillet 1926, dont le but s'affirma être la création d'un comité permanent italo-suisse pour le port de Gênes. Découvrir les moyens propres à combattre efficacement la concurrence de la voie rhénane et lutter pour la conservation du trafic suisse d'importations et d'exportations afférent au port de Gênes : telle était la tâche à laquelle s'attelèrent les représentants des diverses administrations, lors de la première réunion, soit le 10 août 1926 (2). Les délibérations portèrent sur la situation des frais de transport des céréales, du coton, du cacao, des essences minérales et sur la nécessité, à laquelle fut rendu attentif le représentant du port de Gênes, d'introduire des réductions de frais portuaires parallèles à celles des chemins de fer. Les F. S. s'engagèrent à réduire immédiatement, sur leur parcours, les prix de transport des graines oléagineuses et du coton de 20 %, ainsi que ceux des céréales de production non-italienne, en provenance d'outre-mer, par wagons complets, au départ des stations maritimes de Gênes, Savone et Venise, et cela, lorsque le transport avait lieu via Chiasso ou Pino seulement pour toutes les stations suisses et au delà, de 25 %.

Au change de 23 fr. s. pour 100 liras, les prix sur parcours italien furent ramenés comme suit :

	COTON ET GRAINES OLEAGINEUSES				CEREALES			
	avant la réduction		après la réduction		avant la réduction		après la réduction	
	liras	fr.	liras	fr.	liras	fr.	liras	fr.
Pino	75,40	17,35	60,32	13,90	40,75	9,40	30,56	7,05
Chiasso	70,70	16,25	56,56	12,90	37,95	8,75	28,71	6,60
Iselle	80,75	18,50	64,36	14,80	43,90	10,10	43,90	10,10

Cette réduction de 3,50 à 4,00 fr. pour le coton et les graines oléagineuses et celle de 2,50 fr. environ pour les céréales ne représentait, en fait, que le 5-8 % du prix global de transport terrestre. Quant on sait que le réseau suisse, à cette époque, était encore plus cher qu'en 1938, on n'est pas étonné d'apprendre que ces mesures furent illusoires; preuve en soit les comparaisons des prix de transport concurrents effectuées dans le tableau 13.

(1) C'est ainsi que le transit suisse des céréales à Gênes qui était en 1924 de 83.000 t. tomba à 64.000 t., en 1925, et à 58.000 t., en 1926.

(2) Y participaient 1 représentant officiel italien, 6 représentants des F. S., des C. F. F., 1 du B. L. S., 1 de la chambre de commerce de Gênes et 1 de la section statistique du port de Gênes.

**Comparaison des prix de transport concurrents
des graines oléagineuses et des céréales avant et après
l'application des réductions sur parcours italien**

Tableau 13.

DESTINATION	VIA GENES		VIA Rotterdam
	avant la réduction	après a réduction	
en fr. par tonne			
I. Graines oléagineuses.			
Bâle	61,25	57,80	14,00
Horn	62,25	58,80	49,00
Zurich	50,75	47,30	36,00
Steffisbourg	49,55	46,10	43,50
Steffisbourg a)	36,05	32,60	31,10
a) <i>arachides.</i>			
II. Céréales (froment, seigle, orge).			
Brunnen	41,90	39,55	41,20

Illusoires d'autant plus que la lire, pendant ce temps se revalorisait de 20 % environ.

Ce sont les conclusions auxquelles arrivèrent les délégués, lors de la deuxième conférence qui eut lieu les 10 et 11 mai 1927. Par la suite, en neuf fois jusqu'au 13-9-30 (1), le comité tint régulièrement assises. Lors de ces délibérations, de nombreuses propositions furent avancées, des objections soulevées et des décisions réalisées.

Du côté suisse, la délégation proposa de mettre à parité les frais de transport du coton, en provenance de Venise, avec ceux applicables au départ de Gènes. Cette offre fut déclinée par les représentants des F. S., avec l'excuse de ne pouvoir entreprendre des mesures de combat en faveur d'un port italien au détriment d'un autre port national.

Du côté italien, en ce qui concerne les frais portuaires, la société des silos à Gènes se serait déclarée prête à faire des concessions, à la condition toutefois qu'un transbordement minimum de céréales leur fût garanti. Cette proposition ne fut pas retenu par la délégation suisse, nos importateurs ayant désiré, avant tout, n'être liés par aucun engagement. En outre, les Suisses ayant rendu attentive l'assemblée sur la cherté des frais portuaires génois, le représentant génois, après avoir pris bonne

(1) La deuxième conférence eut lieu les 10 et 11 mai 1927, la 3^e, le 4 juillet 1927, la 4^e, les 4-5 octobre 1927, la 5^e les 3 et 4 avril 1928, la 6^e, les 10-12 juillet 1928, la 7^e les 11 et 12 décembre 1928, la 8^e, les 24 et 25 juin 1929, la 9^e, les 6 et 7 février 1930 et la dernière les 12 et 13 septembre 1930.

note de la communication, ajouta que les efforts entrepris pour attirer le cuivre, par exemple, sur Gênes se heurtaient au fait que les Cies de navigation maritime, ayant embarqué le dit frêt à Baltimore, ne voulaient pas accoster autre part qu'à Anvers. Comme le déclare pertinemment à une conférence ultérieure la commission d'experts formée lors de la sixième conférence du 12 juillet 1928, ce fait est dû à l'avantage incontestable que possèdent les ports nord-européens, quant au frêt de retour.

Quoiqu'il en soit, les résultats concrets de ces pourparlers furent une série de réductions, outre celles sus-mentionnées, que voici :

mai 1927, coefficient d'augmentation pour l'avoine réduit de 300 à 250 %;

mai 1927, réduction des prix de transport du cacao de 20 %;

juillet 1928, 20 % de réduction sur les vins espagnols;

février 1930, 30 % de réduction sur les vins de provenance étrangère et 20 % sur les marchandises de groupage.

La dixième conférence de septembre 1930 marqua la fin de l'existence de ce comité permanent pour le port de Gênes. Si l'on veut résumer l'activité de ce dernier et les résultats acquis au cours de ces quatre années de palabres, on constate que, malgré la bonne volonté des représentants des diverses administrations, ceux-ci demeurèrent pratiquement nuls. A l'exception de quelques mesures tarifaires introduites par les F. S., sur leur réseau, portant sur des réductions de 20 à 25 % des prix de transport de certaines catégories de marchandises, dont on ne pouvait attendre monts et merveilles, rien de conséquent ne fut entrepris. Pour que le but poursuivi, c'est-à-dire l'accroissement du transit suisse par le port de Gênes, trouvât sa réalisation, il aurait fallu que, parallèlement à celles accordées sur parcours italiens, des réductions sur réseau suisse fussent également concédées à ce trafic par les C. F. F. Cette éventualité n'étant pas réalisable, pour des raisons déjà mentionnées (1), l'action entreprise conjointement par les délégués des différentes administrations, en vue de détourner le trafic suisse par le port de Gênes, devait fatalement conduire à un échec, d'autant plus que les intérêts respectifs de ces dites administrations se montraient eux-mêmes divergents. En effet, si la Suisse avait tout intérêt à voir diminuer le prix de transport de nos importations, elle n'en avait, par contre, aucun à favoriser plus particulièrement le port de Gênes, en accordant à son transit des taxes exceptionnelles sur le réseau des C. F. F.

Si, malgré cet échec, les F. S. décidèrent de porter, à partir du 16-6-33, la réduction des taxes de transport des céréales de 25 à 35 %, pour les trafics destinés aux gares suisses situées au-

(1) Cf. chap. III p. 57-58.

delà de Sion et y compris Martigny, de Kandersteg et y compris Thun, d'Airolo et y compris Brunnen, de Ziegelbrücke et y compris Linthal, Buchs, St-Gall et Coire, la raison est à rechercher dans la mise en vigueur de la nouvelle tarification suisse de 1929 et, plus particulièrement, dans l'introduction de taxes exceptionnelles applicables au transport des blés durs et froments panifiables expédiés à une maison reprise dans la nomenclature des moulins suisses de commerce.

Bases des barèmes de prix
de l'ancienne et de la nouvelle tarification de 1929

Tableau 14.

DISTANCE en km.	Cl. B (1)		Cl. 1		Cl. 2		Cl. 3		T. E. 6	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
	Prix par tonne en fr. pour chargements transportés par wagons complets de 10 tonnes.									
25	9,3	6,1	6,7	5,7	6,0	5,4	4,7	4,7	6,7	4,8
50	18,3	11,1	13,0	10,3	11,6	9,8	8,9	8,5	13,0	8,5
100	33,5	20,0	24,0	18,3	21,2	17,4	15,8	14,7	24,0	14,7
125	39,2	24,5	28,1	22,4	24,8	21,2	18,4	17,9	27,9	17,9
150	44,8	28,9	32,2	26,4	28,4	25,0	21,0	21,0	31,8	21,0
175	48,9	33,4	35,2	29,7	31,1	27,7	22,9	22,6	33,1	22,3
200	53,0	37,8	38,2	33,1	33,7	30,4	24,7	24,1	24,4	23,6
a == avant la nouvelle tarification										
b == après la nouvelle tarification.										

Du tableau 14, il ressort nettement que les barèmes de la nouvelle tarification de 1929, calculés d'après des taux de tkm. et d'après un coefficient de dégressivité moins élevés que ceux de l'ancienne tarification, donnent des taxes de transport beaucoup plus avantageuses pour les marchandises. On constate, en outre, un resserrement des taxes entre les différentes classes, c'est-à-dire, une moins grande amplitude de celles-là entre marchandises chères (cl. B) et marchandises de peu de valeur (cl. 3). C'est ainsi qu'après 200 km. de parcours, par exemple, le transport d'une tonne de marchandise de la classe B coûte 37,80 fr. d'après le nouveau barème, soit le 70 % de la taxe d'avant 1929; celui de la classe 1 33,10 fr., soit le 87 %; celui de la classe 2 30,40 fr., soit le 90 %, tandis qu'en classe 3, la marchandise, après un parcours identique, paye un prix de transport n'ayant pratiquement point varié. La refonte de la tarification a permis, en outre, au T. E. 6, jusqu'à lors plus cher que la classe 2, de

(1) Par la suite cette classe est devenue cl. 1, classe 1, classe 2; classe 2, classe 3 et classe 3, classe 4.

réduire considérablement ses taxes de transport applicables aux céréales. Quant au T. E. 20, il ne fut modifié dans le sens d'une dégressivité plus accentuée de son barème, qu'en 1937.

D'autre part, à la même époque et, ensuite des nouvelles dispositions concernant le commerce des céréales (1), les C. F. F. ont mis en vigueur des taxes exceptionnelles applicables seulement au froment panifiable et blé dur expédiés à une maison reprise dans la nomenclature des moulins suisses du commerce. Ces taxes très réduites avaient pour but de compenser les inégalités entre les coûts de transport calculés sur diverses stations suisses qui seraient résultées de cette nouvelle situation, si les taxes du T. E. 6, quoique elles-mêmes réduites, leur avaient été appliquées. En effet, alors qu'auparavant, par suite de l'intervention de l'Administration fédérale des blés dans l'importation des céréales, les taxes de transport se montaient à environ 32,00 fr. la tonne pour tous les moulins, celles-ci, dès la mise en vigueur des nouvelles dispositions précitées, auraient indiqué des différences considérables entre elles en rapport avec la situation des dits moulins, si les nouvelles taxes applicables aux transports du froment panifiable n'en étaient venues atténuer l'amplitude.

C'est ainsi qu'un moulin de Bâle n'aurait eu qu'à supporter le prix de transport étranger Anvers-Rotterdam-Bâle, tandis que celui situé à Interlaken, par exemple, aurait dû encore compter avec une taxe suisse s'élevant à 22,60 fr. par tonne de blé transportée. Grâce aux mesures tarifaires exceptionnelles sus-mentionnées, une parité relative des divers frais de transport terrestres au départ des ports maritimes a pu ainsi être obtenue, comme nous l'indiquent les données suivantes :

au départ d'Anvers-Rotterdam et à destination de		en fr. par t.
Bâle		16,30
Zürich		24,90
St-Gall		25,70
Coire		30,70
Interlaken		29,90
Aarau		22,20
Berne		26,50
au départ de Marseille et à destination de		
Lausanne		29,30

(1) Alors que jusqu'en 1929 la Confédération exerça, par l'entremise de l'Administration fédérale des blés, le monopole des importations suisses de céréales, régime institué lors de la première guerre mondiale afin de garantir l'approvisionnement du pays, dès cette date et suite à une prescription du Conseil fédéral, la liberté du commerce des céréales fut de nouveau introduite dans notre pays.

au départ de Gênes et à destination de	en fr. par t.
Lugano	24,30
Locarno	23,70

L'analyse du coût de transport des importations suisses faite dans la troisième partie de notre étude soulignera l'influence prépondérante qu'exerce la tarification suisse sur les prix de transport globaux de nos importations, sur les conditions de concurrence et, par là-même, sur le choix de la voie d'acheminement. Il est donc évident que, si les données suisses se sont transformées au cours de la période d'entre-deux guerres, celles-ci ont automatiquement entraîné avec elles des modifications correspondantes dans ce choix de la route la plus économique. Ces dernières dépendent, avant tout, du sens de la variation apportée aux taxes de transport, ainsi que de son amplitude. Nous verrons que, grâce à un transport terrestre plus court sur parcours italien, nos importations transitant par le port ligure, avant de pénétrer en Suisse, bénéficiant d'un prix de transport global plus avantageux que celui payé par les marchandises acheminées sur les voies concurrentes. Nous verrons, en outre, qu'à ces écarts de prix en faveur de l'acheminement italien correspondent des gains en distance sur parcours suisse plus ou moins considérables suivant la cherté des taxes suisses. Si donc ces dernières sont modifiées, réciproquement, ce gain en km. subira des variations identiques mais de sens contraire. C'est ainsi que plus les taxes sur parcours suisse seront abaissées, plus la zone de pénétration gênoise ira en s'étendant, tandis que plus celles-là seront relevées, plus celle-ci ira en se rétrécissant.

La mise en vigueur de la nouvelle tarification suisse de 1929 résultant des dangers que représentait pour les C. F. F. la concurrence automobile a donc eu pour conséquence indirecte de favoriser l'extension de la zone de pénétration gênoise. Cependant, par suite de la cherté encore excessive des prix de transport suisses résultant des nouveaux barèmes, les zones d'influence respectivement afférentes aux ports nord-européens et méditerranéens ne pouvaient guère varier de beaucoup pour les trafics entrant dans les classes I à IV et le tarif exceptionnel n° 6, et ceci, malgré les réductions de 1926-1930 et celle de 1933 applicable au trafic des céréales concédées sur réseau italien. Le tableau 15 portant sur une comparaison des frais de transport terrestres concurrents des dites céréales avant et après la mise en vigueur de la tarification de 1929, comparaison effectuée entre des prix de transport, durant les périodes mentionnées, les moins chers pour la zone gênoise, compte tenu des fluctuations du change et des réductions accordées sur réseau italien, et les plus élevées pour les zones rotterdamoise-anversoise et marseillaise, compte tenu des fluctuations des frêts rhénans, les taxes sur réseau français étant restées stables de 1926 à 1930 et de 1930 à 1936, nous donne d'ailleurs confir-

mation de cet état de faits. Comme on le voit, si les prix ont fortement baissé, la limite de coût de la zone de pénétration gènoise, c'est-à-dire, la ligne géographique séparant deux acheminements concurrents, dont les prix de transport, en cette ligne, sont à parité, elle, ne s'est que peu déplacée vers le nord et l'ouest, les zones ainsi nouvellement acquises au port de Gênes ne représentant, d'ailleurs, qu'une source de trafic d'importance secondaire.

Seule pour les froments panifiables, cette limite de coût de la zone de pénétration gènoise, pour une même différence de prix enregistrée entre les divers prix de transport concurrents pris en considération et calculés jusqu'à la frontière suisse, s'est vu sensiblement reportée au delà de son tracé antérieur. La progression des gains en km. sur parcours suisse par rapport à la progression de ces différences étant en outre considérable, il n'est donc pas étonnant que les chemins de fer italiens aient cherché, par une nouvelle réduction de leurs propres taxes de transit applicables au transport des céréales accordée en 1933, à accroître les dites différences déjà en leur faveur et, de ce fait, à étendre plus encore la zone d'influence du port de Gênes. Le tableau 16 donne une idée exacte de la grandeur de ces gains successifs enregistrés depuis la mise en vigueur des nouvelles taxes suisses sus-mentionnées jusqu'à l'introduction des réductions sur parcours italien en mai 1933, au profit du port ligure.

Prix de transport terrestres concurrents
des céréales du T. E. 6 de 1926 à 1929 et de 1929 à 1936 (1)

Tableau 15.

DESTINATION	via Gênes		via Rotterdam		via Marseille	
	1920-1929	1930-1936	1926-1929	1930-1936	1926-1929	1930-1936
	Prix en fr. par tonne					
Brunnen	38,10	27,40	38,80	29,00	—	—
Berne	39,40	29,45	34,90	25,60	40,60	24,00
Thoune	37,80	27,65	37,80	29,50	48,95	35,30
Aigle	34,40	24,75	—	—	27,45	16,85
Martigny	32,60	21,45	—	—	30,85	18,55

(1) Calculés d'après les données des tarifs de transit et des barèmes suisses consultés à la Direction Générale des C. F. F. à Berne.

**Gains successifs de la limite de coût
de la zone de pénétration gènoise de 1926 à 1936
pour les froments panifiables (1)**

Tableau 16.

PROVENANCE	L I G N E S					
	Iselle-Bouveret		Iselle-Bâle		Pino-Waldshut	
	après		après		après	
	juillet 1929 *	mai 1933	juillet 1929	mai 1933	juillet 1929	mai 1933
	en kilomètres					
Blé d'Argentine	22	7	15	12	39	9
Blé de Roumanie	22	7	40	12	55	9
Blé du Canada	22	7	4	12	30	9

* mise en vigueur de la nouvelle tarification suisse.

Par la suite, la zone de pénétration afférente au port de Gênes, limitée tout d'abord par les stations de Riddes-Thoune-Altdorf puis reportée successivement, en 1929 et 1933, en deçà et au delà de Münsingen-Berne-Küssnacht-Thalwil et Martigny, compte tenu de la provenance des céréales, s'est encore étendue plus au nord et à l'ouest, par suite, d'une part, de la dépréciation de la lire et, d'autre part, d'une revision des tarifs de transit italiens en 1936.

Ne pouvant attirer sur leur réseau le trafic suisse en provenance ou à destination des centres de consommation situés sur le plateau, par la simple application au dit trafic de taxes de transit réduites, les F. S., en 1933, trouvèrent l'ingénieux moyen de tourner partiellement la difficulté que constituait pour eux la cherté des transports suisses, en obligeant, par la publication de prix fermes dérisoires sur les relations Gênes-Modane et Gênes-Venise-Trieste-Brenner, prolongées respectivement par les lignes françaises et autrichiennes de Modane-Genève-Bouveret-Vallorbe et Brenner-Buchs-St-Margrethen, les C. F. F. à accorder la parité aux transports destinés aux stations de la Suisse romande et de la Suisse orientale et acheminés par les voies suisses depuis Chiasso, Pino et Iselle d'avec ceux acheminés par les dites voies étrangères. Grâce à cette combinaison toute théorique et étudiée d'avance, le coût du transport des importations suisses en fut sensiblement réduit, sans que pour cela les chemins de fer italiens dussent prendre en charge les diminutions de prix résultant de cette manœuvre.

(1) Calculés d'après les données des tarifs de transit et des barèmes suisses consultés à la Direction Générale des C. F. F. à Berne.

vre, tel que nous l'indique l'exemple suivant portant sur des transports de coton au départ de Venise et de Gênes expédiés respectivement via Iselle et Modane à destination de Aesch.

Prix par t. en
Lit. * fr.

I Taxes normales via Iselle

a) au départ de Venise

Venise-Iselle	420 km. cl. 78 + 400 %	87,25	20,10
Iselle-Aesch	290 km. cl. 2		41,30
Total			61,40

b) au départ de Gênes

Gênes-Iselle	257 km. cl. 78 + 400 %	61,30	14,10
Iselle-Aesch	290 km. cl. 2		41,30
Total			55,40

II Taxes formées par Modane

Venise-Modane	517 km.	prix ferme	10,00	2,30
Gênes-Modane	259 km.			
Modane-Bâle	574 km.	PV. 20 bar. 122 fr. fr. 210,40 *		30,70
Bâle-Aesch	10 km. cl. 2			3,30
Total				36,30

III Taxes de concurrence à appliquer sur la ligne Iselle-Aesch

Pour cotons en provenance de Venise	16,20
Pour cotons en provenance de Gênes	22,20
Minimum exigé (0,03 × 290 + 3,30 + 1,00)	13,00

* cours des changes : 1 lire ital. = 0,23 fr. suisses; 1 fr. français = 0,14 fr. suisses.

Ce système de taxations fut appliqué sur une assez vaste échelle à différentes catégories de marchandises et ceci, à des époques différentes, pour des périodes de courte ou de longue durée.

Les combustibles liquides de 1933 à 1938, au départ de Vado-

Savone et Trieste à destination de certaines gares suisses via Modane ou Brenner, les céréales de juin 1933 à juin 1934, au départ de Gênes à destination des gares suisses situées au nord de la ligne Martigny, Thoune, Brunnen, Ziegelbrücke et Buchs via Modane et Brenner, les charbons russes entre 1934 et 1938, au départ de St-Giuseppe di Cairo et de Savone, les laines brutes, de 1934 à 1935, à destination de Derendingen et Bâle via Modane, les métaux de 1935 à 1936 ainsi que les arachides à destination de Horn, via Brenner, jouissèrent tous de prix fermes, différentiels suivant les lieux de consommation considérés. C'est ainsi que, par exemple, pour le transport d'une tonne de benzine de Vado à Modane, à destination de Genève, le prix publié se montait à 48 livres, tandis que ce même transport à destination de Porrentruy n'était taxé que de 16 livres. Grâce à cette échelle des prix, il fut possible aux chemins de fer italiens, sans jamais être en dessous de la taxe de concurrence suisse minimum, d'aligner plus ou moins les taxes de transport globales terrestres de l'acheminement gènois sur celles des routes de trafic transitant par les ports de Marseille, Anvers ou Rotterdam. En effet, si l'on jette un coup d'œil sur le tableau 17, on s'aperçoit que les dites taxes pour des gares situées bien au delà de la limite de coût de la zone de pénétration gènoise se sont sensiblement rapprochées de celles des acheminements concurrents. Elles sont d'autant plus proches de ces dernières que les gares de réception se trouvent plus près de la frontière et d'autant plus éloignées que les parcours français, respectivement, autrichiens et suisses sur lesquels voyagent les marchandises sont plus longs. En général, cependant, elles restent encore moins avantageuses que les taxes concurrentes, mais alors qu'auparavant les différences enregistrées entre elles se montaient à 10, 20 ou 30 fr. suivant les marchandises et gares de destination prises en considération, ces dernières ne sont maintenant plus que de quelques francs. Il n'en est pas moins vrai que ces écarts, si minimes soient-ils, suffisent pour que le trafic, en général, n'ait pas cherché à abandonner sa route normale pour emprunter la voie italienne.

A cette offensive des chemins de fer italiens qui s'attaquait surtout à la zone d'influence du port de Marseille, l'ex-compagnie du P. L. M. répliqua par la mise en vigueur de contre-mesures visant à en annihiler les effets.

Quoique l'arme de défense excellente constituée par les dispositions exceptionnelles garantissait à la compagnie française un alignement automatique de ses taxes sur celles de l'acheminement italien calculées via Modane, celle-ci décida de ne considérer dans le dit calcul, à partir du 23 novembre 1933, sur les parcours fran-

**Comparaison des prix de transport terrestres
de l'acheminement gènois calculés via Pino-Iselle et Modane
avec ceux des acheminements concurrents**

Tableau 17.

DESTINATION	Validité	PRIX fermes sur Modane	TAXES normales *	TAXES formées par Modane *	TAXES concurrent. **
		en L.	en fr.		
I. Benzine de Vado via Modane.					
Genève-Cornavin		48-55	61,25	31,35	26,40
Montreux	du	16-33	48,20	38,45	43,80
Berne	15-4-33	22,40	54,65	53,90	47,70
Bulle CEG	au	26-32	61,65	53,30	52,30
Bienne	8-7-39	16-22	59,75	47,60	43,30
Bâle		22,14	68,05	45,75	27,80
Porrentruy		10-20	68,75	42,10	42,00
II. Céréales de Gênes via Modane.					
Genève-Cornavin		23,31	32,10	17,55	10,50
Berne	du	»	30,50	35,05	24,80
Bienne	16-6-33	»	31,80	29,95	23,05
La Chaux-de-Fonds	au	»	33,00	23,85	16,15
Aigle	16-6-34	»	25,90	16,60	18,05
Lausanne		»	29,70	25,90	18,65
III. Métaux de Gênes via Modane.					
Cossonay	1-9-35- 31-8-36	10,00	54,60	26,00	30,20
IV. Laine de Gênes et Venise via Modane.					
Derendingen	1-2-34- 28-2-35	23,31	56,65	49,35	35,00
Bâle		»	61,75	40,00	20,00
V. Cacao de Gênes via Modane.					
Fribourg	1-2-33- 31-1-34	23,31	60,75	50,75	42,05

* Compte tenu de la fluctuation des changes, nous avons pris ici en considération les taxes moyennes.

** A l'exception de celles concernant le trafic des laines calculées depuis Rotterdam, toutes les taxes de concurrence sont ici applicables au départ de Marseille.

çais de Modane-Points-frontières franco-suisse, les tarifs de non-exportation à la place des tarifs d'exportation tels qu'ils avaient été appliqués jusque-là (1). Une augmentation des taxes de 8 à 10 % sur les parcours français sus-mentionnés s'en suivit immédiatement entraînant, par là-même, un relèvement des prix de transport globaux terrestres de l'acheminement gênois. Convertie en francs suisses, cette augmentation ne représentait, en fait, que de faibles écarts entre les nouveaux et les anciens prix de transport. Ceux-ci, en effet, varièrent entre 2,10 et 3,10 fr. pour les marchandises chères, 1,00 à 1,50 fr. pour les céréales et 1,20 à 2,50 fr. pour les combustibles liquides. L'exemple suivant nous donnera une plus nette image de cette phase de la lutte pour le trafic suisse.

I. Prix de transport d'une tonne de blé de Gênes à Morges via Modane-Crassier

		en fr.
a) Calculé avec le tarif d'exportation		
Gênes-Modane	23,31 L.	6,11
Modane-Crassier 248 km. P.V. 302 exp.	57,35 fr. f.	11,58
Crassier-Morges 36 km. T.E. 6		6,50
Total		24,19
b) Calculé avec le tarif de non-exportation		
Gênes-Modane	23,31 L.	6,11
Modane-Crassier 248 km. P.V. 302 non-exp.	62,75 fr. f.	12,68
Crassier-Morges 36 km. T.E. 6		6,50
Total		25,29

II. Prix de transport d'une tonne de cacao de Gênes à Fribourg via Modane-Crassier

a) Calculé avec le tarif d'exportation		
Gênes-Modane	23,31 L.	6,11
Modane-Crassier 248 km. P.V. 303 exp.	108,35 fr. f.	21,89
Crassier-Fribourg 114 km. cl. 1.		22,50
Total		50,50

(1) En France, la plupart des marchandises expédiées à destination de l'étranger aux conditions des tarifs spéciaux profitaient d'une réduction parfois sensible par rapport à la tarification qui leur aurait été normalement applicable. C'est ce qu'on appelle les tarifs d'exportation.

b) Calculé avec le tarif de non-exportation		en fr.
Gênes-Modane	23,31 L.	6,11
Modane-Crassier P.V. 303 non-exp.	119,45	25,75
Crassier-Fribourg cl. 1.		22,50
Total		54,36

Ainsi, malgré leurs offensives dirigées tant contre la voie rhénane que contre les chemins de fer français, les chemins de fer italiens, au cours de la période d'entre-deux guerres, n'auraient guère pu s'octroyer une plus grande part du trafic suisse que celle qu'ils avaient déjà acquise, si la nouvelle tarification de 1929, en Suisse, et, plus particulièrement, la mise en vigueur de taxes exceptionnelles applicables aux transports du froment panifiable, n'étaient venues différer les conditions de concurrence enregistrées jusqu'alors.

CHAPITRE VI

Les fluctuations des prix de transport terrestres durant la période d'entre-deux guerres

Après avoir étudié séparément dans les deux chapitres précédents les différentes phases de concurrence qui se sont déroulées durant les années d'entre-deux guerres et après en avoir établi leur incidence sur les prix de transport des importations suisses, il nous paraît intéressant, pour terminer, de rechercher, plus particulièrement, l'influence générale qu'a exercé cette concurrence sur les variations des dits prix de transport, leur amplitude, leur tendance à la hausse ou à la baisse, tout en tenant compte également d'autres facteurs dont l'action concomitante sur celles-ci a pu quelque peu en changer l'orientation et la forme.

En examinant attentivement les données des tableaux 18 et 18 a, on constate, en premier lieu, que ces variations pour un même acheminement sont nombreuses et qu'elles diffèrent passablement dans leurs caractéristiques suivant que l'on considère les taxes libellées en monnaies étrangères ou celles converties en francs suisses. En effet, le cours des monnaies joue ici un rôle prépondérant. Par son instabilité, il engendre automatiquement une fluctuation permanente des prix de transport payables en francs suisses et, de ce fait, atténue ou accentue les effets des efforts de concurrence faits par les réseaux étrangers, lors de l'établissement de leurs tarifs de transit. C'est ainsi que, par exemple, sur parcours italien, les importations suisses auxquelles s'appliquent des tarifs de transit en liras, par suite de l'instabilité de la monnaie italienne, se sont vues frappées de taxe de transport en francs suisses fluctuantes, plus particulièrement, durant la période s'écoulant entre 1926 et 1930, alors même que le tarif lui-même n'avait subi aucune modification. Il résulte de cette situation que, malgré les réductions de 25 % pour les froments, de 20 % pour les graines oléagineuses, coton et cacao, concédées au trafic suisse par les chemins de fer italiens en 1926, les taxes de transport en francs suisses correspondantes se rapportant à ces diverses marchandises, par suite de hausses successives de la lire n'ont, en

Fluctuations des taxes de transit et des frêts rhénans des froments et autres marchandises de 1925 à 1938

Tableau 18.

ANNEE	PAR LE RAIL						PAR LE RHIN
	Marseille Genève *	Anvers Bâle **	Hambourg Bâle		Gênes Iselle		
	en fr. s.	en fr. s.	en Mk.	en fr. s.	en L.	en fr. s.	en fr. s.
	I. Froment.						
1925	15,70	—	15,85	19,50	43,90	8,85	—
1926	16,30	—	15,30	18,80	32,90	7,05	—
1927	22,15	24,50	17,80	21,90	32,90	8,00	13,00
1928	14,85	24,50	16,65	20,40	32,90	8,55	13,00
1929	13,50	23,65	20,50	25,20	32,90	9,05	12,00
1930	10,50	22,00	20,25	24,90	32,90	8,95	12,00
1931	10,50	21,80	20,25	24,90	32,90	8,80	9,00
1932	10,50	22,50	14,50	17,80	32,90	8,80	10,00
1933	10,50	22,50	14,50	17,80	28,50	7,80	10,00
1934	10,50	22,50	14,50	17,80	28,50	7,70	11,00
1935	10,50	21,40	14,50	17,80	28,50	7,25	9,85
1936	10,50	21,40	14,50	17,80	28,05	6,90	8,75
1936 (1)	10,50	21,40	14,50	25,80	28,05	10,95	8,75
1937	10,50	24,15	11,10	19,80	28,05	6,45	8,75
1938	10,50	24,05	11,40	20,20	28,05	6,45	8,75

* D'après tarif P. V. 403 ch. 31.

** D'après tarif direct depuis 1935.

1) Après la dévaluation du franc suisse.

* D'après tarif P. V. 403 ch. 31.

** D'après tarif direct depuis 1935.

1) Après la dévaluation du franc suisse.

Tableau 18 a.

	1925	1926	1930	1933	1936	1936 (1)	1937
II. Coton.							
	en fr. par t.						
Marseille-Genève	—	19,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Anvers-Bâle	—	—	32,50	29,90	29,70	29,70	31,55
Hambourg-Bâle	27,00	22,90	28,00	27,90	26,80	38,80	22,70
Gênes-Iselle	17,30	13,85	17,20	17,40	15,00	23,90	14,10
Rhin	13,00 à 17,00						
III. Cacao.							
Marseille-Genève	21,00	21,00	20,50	20,50	19,90	19,90	19,90
Anvers-Bâle	—	—	33,20	30,50	29,70	29,70	27,05
Hambourg-Bâle	28,70	19,00	26,20	27,10	27,50	39,40	27,10
Gênes-Iselle	21,70	17,35	21,60	21,80	16,00	25,40	15,00
Rhin	14,00 à 19,00						
IV. Benzine.							
Marseille-Genève	28,50	28,50	26,90	26,90	21,10	21,10	24,20
Anvers-Bâle	—	—	37,50	26,50	25,10	25,10	41,65
Hambourg-Bâle	24,60	19,00	27,10	27,10	27,30	39,30	26,40
Gênes-Iselle	17,30	17,30	19,35	19,60	27,15	43,25	25,50
Rhin	15,00 à 17,00						
1) Après la dévaluation du franc suisse.							

1) Après la dévaluation du franc suisse.

définitive, que peu varié, le facteur taux de change étant venu annihiler les effets de cette mesure. Au contraire, la diminution espérée a plutôt fait place à une hausse. En effet, de 8,85 fr., en 1925, le prix de transport d'une tonne de froment expédiée de Gênes à Iselle a passé à 7,05 fr. en 1926, résultat immédiat de la réduction, pour remonter progressivement à 8,55 et 9,05 fr. et se stabiliser aux environs de 8,80 fr. L'écart maximum de 2 fr. ainsi enregistré entre ces divers prix correspondant environ au 1/4 de la taxe démontre bien l'influence que peut avoir le cours des monnaies sur les prix de transport convertis en francs suisses et sur leurs variations. Encore n'est-il tenu compte ici que des variations annuelles de ce cours et avons-nous laissé de côté les fluctuations mensuelles qui présentent également de fortes amplitudes.

C'est pour éviter de telles fluctuations que les chemins de fer français, lors de la période d'instabilité monétaire qui prit naissance en France, en 1936, après avoir recouru au système des coefficients destinés à contre-balancer la dépréciation progressive du franc français, rééditèrent en juin 1938 leurs tarifs de transit avec des taxes exprimées en francs suisses.

Par contre, lorsque les taux des changes restent invariables, comme ce fut le cas pour le Mark allemand ainsi que pour les francs suisse et français jusqu'en 1936, à toute modification apportée à la taxe de transport libellée en monnaie étrangère correspond une modification similaire de la dite taxe convertie en francs suisses qui ne se voit ainsi point faussée dans son amplitude par des facteurs autres que ceux dépendant expressément de la volonté des administrations des chemins de fer. C'est pourquoi, si l'on veut rechercher la valeur réelle de l'effort fourni par les chemins de fer, lorsque ceux-ci abaissent leurs taxes de transit, il nous faut uniquement prendre en considération les taxes établies en francs français ou en marks, par exemple, et non pas celles qui, au préalable, ont été converties en francs suisses, à condition, toutefois, de tenir compte des dépréciations massives qu'ont pu subir les monnaies étrangères, tel par exemple le franc français, durant la période de 1936 à 1939. Dans ce dernier cas, les hausses des prix de transport enregistrées sur parcours français s'équilibrant avec la dépréciation progressive de la monnaie française, il ne peut être réellement question ici de mesures tarifaires répondant à un souci d'adaptation des taxes résultant uniquement des exigences de la concurrence. Inversement, si l'on veut établir des comparaisons entre prix de transport concurrents, on ne doit s'attacher qu'à ceux exprimés en francs suisses, l'importateur suisse, en définitive, calculant en francs suisses et non pas en lires, en marks ou en francs français.

Si l'on examine maintenant, plus particulièrement, le sens de ces variations, on remarque que celles-ci tendent à la baisse, tant pour celles se rapportant aux taxes libellées en monnaies étrangères que pour celles relatives aux taxes converties en francs

suisses, à l'exception, toutefois, de celles frappant les marchandises transitant par Hambourg. Dans ce dernier cas, le prix de 20,20 fr. demandé par les chemins de fer allemands pour le transport d'une tonne de froment d'Hambourg à Bâle reste quelque peu supérieur à celui de 19,50 fr. exigé pour le même transport en 1925. On pourrait donc parler ici d'une légère augmentation des prix sur cette relation, si, entre temps, en 1936 plus précisément, il n'avait pas été procédé en Suisse à une dévaluation du franc. De ce fait, l'augmentation ainsi enregistrée reste encore bien en dessous de celle qui aurait dû être appliquée pour compenser cette dépréciation du franc suisse. Il n'en est pas moins vrai que, malgré une réduction des taxes allemandes de 27 %, de grandeur approximativement comparable à celle enregistrée sur le réseau italien, par exemple, le prix de transport d'une tonne de froment payé par l'importateur suisse est resté le même en 1938 qu'en 1925, alors que sur les réseaux concurrents, celui-ci a subi une diminution de 30 % environ. Quant aux frets rhénans, s'ils ont subi une baisse progressive, la cause de celle-ci est à rechercher dans les améliorations techniques apportées à la voie rhénane et au matériel navigant.

Fluctuations des écarts des prix de transport concurrents
des froments de la voie rhénane et des voies ferrées
italiennes et françaises

Tableau 19.

ANNEES	Ecart en faveur de la voie italienne par rapport à la		Ecart en faveur de la voie rhénane par rapport à la voie française Marseille-Genève
	voie rhénane	voie française Marseille-Genève	
	par t. en fr.		
1925	—	6,95	—
1926	—	9,25	—
1927	5,00	14,15	9,15
1928	4,45	6,30	1,85
1929	2,95	4,45	1,50
1930	3,15	1,55	— 1,50
1931	0,20	1,70	1,50
1932	1,20	1,70	0,50
1933	2,20	2,70	0,50
1934	3,30	2,80	— 0,50
1935	2,60	3,25	0,65
1936	1,85	3,60	1,75
1937	2,30	4,05	1,75
1938	2,30	4,05	1,75

Ainsi, on constate qu'au cours de la période d'entre-deux guerres, les prix de transport terrestres entrèrent pour une part toujours plus infime dans le prix de revient de nos importations

d'outre-mer, d'autant plus que les prix d'achat de celles-ci, par suite de la dévaluation du franc suisse, en 1936, renchérirent considérablement.

En ce qui concerne les variations des écarts établis entre les prix de transport des voies concurrentes rhénanes et ferrées italiennes et françaises au départ des ports de la Méditerranée, il ressort du tableau 19 que celles-ci, si elles sont nombreuses, n'accusent cependant pas, en général, de très fortes amplitudes. Comme nous le verrons encore plus en détail (1), eu égard à la cherté des tarifs suisses, de ce fait, les limites de coût des zones de pénétration des différents ports, si l'on excepte l'influence sur celles-ci de la nouvelle tarification suisse de 1929 ne peuvent avoir, de leur côté, que très peu varié. Pour les froments panifiables, depuis 1929, cette limite de coût, pour un écart compris entre 0 fr. en 1931 et 3,30 fr. en 1934 (écarts maximum et minimum au cours de la période s'écoulant entre 1930 et 1938), s'est déplacée entre 0 et 30 km. Par là-même, la situation de la période s'écoulant entre 1930 et 1938 représente assez fidèlement celle de cette dernière année, que nous allons maintenant décrire.

(1) Cf. chap. IX de la troisième partie.

Troisième partie

L'ANALYSE DES PRIX DE TRANSPORT
DES ACHEMINEMENTS CONCURRENTS
EN 1937-38

CHAPITRE VII

Prix de transport rhénans et ferroviaires des différents réseaux étrangers

La Suisse, grâce à sa position géographique exceptionnelle, bénéficie, en tout premier lieu, de la concurrence aiguë que se font les différentes voies de communication passibles d'acheminer ses importations et la reliant à la mer. Comme nous l'avons déjà vu, elle jouit d'un privilège non dédéniable en ayant le pleine liberté de choisir la voie la meilleur marché, la mieux organisée, correspondant le mieux à ses désirs de cliente.

La lutte, au grand profit de nos importations, a apporté avec elle des réductions substantielles aux tarifs normaux qui leur auraient été appliqués, si celles-ci n'avaient pas été la source d'un trafic supplémentaire disputé ardemment. Ces réductions sont d'autant plus appréciables que c'est le trajet terrestre jusqu'à la mer que la Suisse, par suite de son handicap vis-à-vis de ses concurrents résultant de son éloignement des côtes maritimes, a intérêt à voir diminuer.

Le tableau 20 fait ressortir clairement les avantages de cette situation.

Nous n'avons tenu compte dans celui-ci que de quatre relations concurrentes, à savoir Hambourg-Bâle, Anvers-Bâle, Gênes-Pino et Marseille-Genève; il est évident, cependant, que les tarifs de transit ne sont pas seulement applicables sur ces quelques lignes particulières, mais le sont également sur toutes les voies ferrées reliant les points-frontières suisses avoisinants aux dits ports de mer. C'est ainsi que, par exemple, le SD 2 contient, non seulement des taxes exceptionnelles valables pour les marchandises expédiées sur Bâle, mais mentionne aussi celles se rapportant aux transports acheminés via tous les points-frontières situés à l'est de Bâle et celui de Neuenbourg. Il en est de même pour toutes les expéditions en provenance du port de Marseille, respectivement de Gênes, à destination de Vallorbe, Les Verrières et Bouveret, respectivement Chiasso, Pino et Iselle. De même nature que celles contenues dans le tableau, ces taxes ne sont différentes

Réductions accordées au trafic suisse par la tarification
de transit par rapport à la tarification normale en
vigueur sur les différents réseaux étrangers en 1938

Tableau 20.

DESIGNATION de la marchandise	PRIX de transport du tarif normal	COUT de la tkm. du tarif normal	PRIX de transport du tarif de transit	COUT de la tkm. du tarif de transit	Réductions en %
Prix par t. en fr. pour chargements de 10 t. en wagons complets					
1. Relation Hambourg-Bâle 831 km. cours 1 Mk = 1,78 fr. s.					
Blé, avoine orge	75,30	0,090	20,20	0,024	73
Autres céréales	64,80	0,077	29,00	0,034	55
Benzine, Pétrole	97,90	0,117	26,40	0,032	73
Gasoil	42,60	0,051	24,20	0,029	43
Graines oléagineuses	75,30	0,090	24,50	0,029	67
Coton	97,90	0,117	22,70	0,027	77
Laine	97,90	0,117	33,20	0,040	66
Cuivre, étain	97,90	0,117	21,80	0,026	77
Pâtes de bois	42,60	0,051	20,20	0,024	53
Cacao, café	97,90	0,117	37,90 *	0,045	41
Sucres bruts	87,90	0,105	32,00	0,038	64
* Taxes ramenées à 19,80 pour le café et à 26,10 pour le cacao s'il a été expédié 2.000 t. en 12 mois consécutifs.					
2. Relation Anvers-Bâle 613 km. cours 1 fr. b. = 0,15 fr. s.					
1 fr. f. = 0,14 fr. s.					
Blé	27,45	0,045	24,05	0,039	12
Autres céréales	29,10	0,047	24,80	0,040	15
Benzine, Pétrole	50,60	0,083	41,65	0,068	17
Gasoil	35,65	0,058	33,25	0,054	7
Graines oléagineuses	40,80	0,066	25,40	0,041	38
Coton	47,45	0,077	30,95	0,050	35
Laine	47,45	0,077	34,20	0,056	28
Cuivre	37,35	0,061	26,80	0,044	28
Etain	37,35	0,061	22,90	0,037	39
Pâtes de bois	29,40	0,048	26,55	0,043	10
Cacao, café	54,45	0,089	39,70 *	0,065	27
Sucres bruts	23,20	0,038	19,40	0,032	16
* Taxes ramenées à 22,05 fr. par voie de détaxe, s'il a été expédié 3.000 t. pendant un an sous certaines conditions.					

Réductions accordées au trafic suisse par la tarification
de transit par rapport à la tarification normale en
vigueur sur les différents réseaux étrangers en 1938

Tableau 20 (suite et fin).

DESIGNATION de la marchandise	PRIX de transport du tarif normal	COUT de la tkm. du tarif normal	PRIX de transport du tarif de transit	COUT de la tkm. du tarif de transit	Réductions en %
Prix par t. en fr. pour chargements de 10 t. en wagons complets					
3. Relation Gênes-Pino 231 km. cours 1 L. — 0,23 fr. s.					
Froment, maïs, riz	10,25	0,044	05,95 *	0,025	42
Autres céréales	13,65	0,059	06,90 *	0,030	49
Benzine	23,75	0,102	23,75	0,102	00
Pétrole	20,60	0,089	20,60	0,089	00
Gasoil	16,60	0,071	16,60	0,071	00
Graines oléagineuses	17,65	0,076	13,10	0,057	26
Coton	20,60	0,089	13,10	0,057	36
Laine	23,75	0,102	17,60	0,076	26
Cuivre, étain	16,15	0,070	16,15	0,070	00
Pâtes de bois	16,15	0,070	15,55	0,063	10
Café	34,65	0,150	13,85	0,060	60
Cacao	29,85	0,130	13,85	0,060	50
Sucres bruts	18,10	0,078	14,10	0,065	22
Houille	9,15	0,039	9,15	0,039	00
* Taxes de la zone B.					
4. Relation Marseille-Genève 476 km. cours 1 fr. f. — 0,14 fr. s.					
Blé	16,30	0,034	10,50	0,022	36
Autres céréales	18,05	0,038	9,65	0,021	46
Benzine, Pétrole	29,40	0,061	19,45	0,040	34
Pétrole	37,78	0,080	19,45	0,040	49
Gasoil	30,47	0,064	19,45	0,040	36
Graines oléagineuses	24,90	0,052	11,70	0,024	53
Coton	33,10	0,069	18,50	0,039	44
Laine	33,10	0,069	13,85	0,029	58
Cuivre	21,50	0,045	20,60	0,043	4
Etain	21,50	0,045	18,80	0,039	12
Pâtes de bois	20,80	0,044	18,75	0,039	10
Café, cacao	36,10	0,076	17,35	0,036	52
Sucres bruts	24,90	0,052	20,60	0,043	18
Houille	16,40	0,035	10,05	0,021	30

de ces dernières que parce qu'elles se rapportent à une distance de parcours quelque peu supérieure ou inférieure à celle prise en considération sur la relation principale. Nous verrons plus loin le rôle qu'elles peuvent jouer dans la concurrence des taxes de transport.

Nous omettons volontairement, également, les tarifs de transit particuliers applicables, soit sur une certaine relation, soit à une marchandise spéciale, et qui feront l'objet de considérations ultérieures (1). Il nous suffit momentanément des données du tableau qui sont la base de toute la tarification de transit des réseaux étrangers relative au trafic suisse, pour que nous puissions tirer d'amples renseignements de celles-ci.

En comparant les prix de transport de la tarification normale et ceux concédés par les tarifs exceptionnels ou spéciaux de transit, nous pouvons aisément nous rendre compte que les réductions accordées par les différentes voies concurrentes ne sont pas ilusoires et qu'elles atteignent parfois les 80 %. C'est sur le réseau allemand que celles-ci sont les plus fortes. Elles varient, en effet, entre 41 % et 77 % contre seulement 0 à 60 % sur réseau italien, 4 à 58 % sur réseau français (ligne Marseille-Genève) et 7 à 39 % sur réseau mixte belgo-français (ligne Anvers-Bâle). Il ne faudrait, cependant, pas se laisser leurrer par ces chiffres et croire que les chemins de fer allemands ont pris des mesures telles que les transports se font à perte. Les pourcentages divers des réductions sur les différents réseaux n'apportent pas toute la clarté voulue si, d'une part, nous omettons de comparer minutieusement les prix de transport dérivant du tarif normal avec ceux donnés par les tarifs exceptionnels de transit et si, d'autre part, nous négligeons le coût de la tkm. qui est de grand enseignement.

En tenant compte de ces différents facteurs, on voit que les chemins de fer allemands peuvent se permettre des abaissements considérables, parce que les taxes imposées par le tarif normal sont nettement plus élevées que celles de leurs concurrents. C'est ainsi que, par exemple, le prix de transport d'une tonne de blé de Marseille à Genève, 476 km., du tarif normal (tar. sp. 3 bar. sp. 37), ne s'élève qu'à 16,30 fr., le coût de la tkm. étant ainsi ramené à 3,4 ct.; celui de Gênes à Pino, 231 km. (cl. 69 + 200 %), à 10,25 fr., soit 4,4 ct. de la tkm. et celui d'Anvers à Bâle, 613 km. (tar. belge = tar. sp. 105 bar. 93 A; tar. français = tar. sp. 3 bar sp. 37) à 27,45 fr., coût de la tkm. 4,5 alors que sur le trajet Hambourg-Bâle, distance 831 km. (cl. C), le prix de transport est de 75,30 fr., la tkm. revenant ainsi à 9 ct., soit environ 2-3 fois plus chère. Cet exemple ne s'applique pas seulement au froment

(1) Cf. Partie III chap. 7 et 8.

mais est valable, en général, pour toutes les autres catégories de marchandises.

Compte tenu de la limite inférieure du prix de transport qu'est le prix de revient partiel et qu'il est impossible de connaître ou même d'évaluer, il est, cependant, évident que les chemins de fer italiens et français ne peuvent prétendre à des abaisséments égalant ceux de leur concurrent allemand, qui, d'une part, grâce à des coûts de tkm. du tarif normal élevés, dispose d'une plus forte marge de réductions et, d'autre part, possède l'avantage de la plus longue distance de transport.

En effet, en ce qui concerne ce dernier point, plus particulièrement, les relations italiennes unissant Gênes à la Suisse et celles reliant Bâle à Anvers se voient munies d'un sérieux handicap. En Italie, les distances sont trop brèves pour que les chemins de fer puissent mettre en pratique un système de parité à l'instar des chemins de fer français ou appliquer des réductions massives que compensent, en partie, la longueur du parcours. En Belgique, non seulement l'exiguïté du territoire, mais aussi l'absence de frontières communes de ce pays avec la Suisse provoque les mêmes inconvénients. Les transports acheminés via Anvers devant, avant d'atteindre leur destination finale, emprunter obligatoirement sur les 2/3 de leur parcours, soit la voie française, soit la voie allemande, le bon marché de ceux-ci dépend, avant tout, de l'attention qu'apportent à ce trafic les administrations des réseaux en question. Deux facteurs à effet contraire influent sur ce bon marché. Le premier réside dans la concurrence qui s'exerce entre les deux voies d'acheminement en question (1), engendrant ainsi un mouvement de baisse des prix de transport. Le deuxième provient de ce que les chemins de fer français et allemands ne peuvent, en accordant des réductions trop fortes à des transports transitant par des ports étrangers, mettre en vigueur des mesures qui se révéleraient préjudiciables aux ports nationaux. En effet, les tarifs de la « Reichsbahn » ou des chemins de fer français ne sont réellement bas que pour le trafic avec les ports allemands, respectivement les ports français. C'est ainsi que, par exemple, sur la relation Kleinbettingen-Bâle qui est la prolongation de la ligne Anvers-Sterpernich, les taxes de transport n'accusent que 5 à 20 % de réduction par rapport aux taxes du tarif normal alors

(1) Cependant, depuis 1928, une entente tacite règne entre les chemins de fer français et allemands en ce qui concerne la limitation de la concurrence sur ces deux voies parallèles. C'est ainsi que les prix de transport sur le parcours allemand sont les mêmes que ceux dont bénéficient les transports sur parcours français, bien que la différence de distances soit à l'avantage de ce dernier. En fait, la concurrence s'exerçant surtout sur la célérité des services, les belges ne peuvent et ne doivent pas s'attendre à un mouvement de baisse continu des prix de transport de grande amplitude sur ces parcours.

que celle-ci s'élève jusqu'à 50 % sur la ligne Marseille-Genève ou Le Havre-Les Verrières.

Le port de Rotterdam, dans ses relations avec la Suisse, souffre des mêmes défauts. D'une part, la distance qui le sépare des gares frontières hollandaises est trop faible pour qu'un abaissement même démesuré des tarifs sur les lignes néerlandaises puisse exercer une influence sur les coûts de transports entre la Hollande et la Suisse, d'autre part, il ne peut pas plus compter sur la bienveillance des chemins de fer allemands pour l'acheminement de son transit que sur la collaboration des chemins de fer belges. C'est ainsi que les frais de transport d'un chargement composé de 10 tonnes en wagon-complet allant d'Anvers à Sterpernich (frontière française), distance 249 km., reviennent d'après le tarif spécial belge 501 à 72,20 fr. belges, soit 0,28 fr. la tkm., tandis que le même chargement coûte pour son transport d'après le tarif spécial 801 de Esschen (frontière hollando-belge) à Sterpernich, distance 278 km. 105,60 fr. belges, soit 0,38 du km.

La disparité et la diversité des réductions concédées sur et entre les différents réseaux sont d'autres particularités qui ressortent du tableau. Cela provient de ce que, d'une part, la classification, partant, la tarification normale des marchandises ne s'opèrent pas sur des bases similaires dans les différents pays et que, d'autre part, l'intérêt porté par les réseaux à une même catégorie de marchandises est fonction des perspectives d'un courant de trafic concurrencé ou non que pourrait engendrer un abaissement des taxes de transport. Dans ce dernier cas, la situation des centres de consommation, par rapport aux ports de mer, et leur appartenance à telle zone réservée ou concurrencée (1) jouent le rôle prépondérant dans l'appréciation des réductions à accorder à tel ou tel trafic qu'émettent les administrations des chemins de fer, lors de l'établissement de leurs tarifs de transit. C'est à de telles considérations que les italiens, ne craignant pas de voir se détourner de leurs voies le trafic suisse destiné à la zone de pénétration du port de Gênes, s'arrêtèrent lorsqu'ils instituèrent le régime des taxes différencielles. En effet, eu égard à la position géographique particulière du port de Gênes, par rapport au Tessin, et à l'absence de toute compétition pour le transport des marchandises destinées à cette partie du pays, les chemins de fer italiens pouvaient se permettre d'appliquer à ces dernières des prix de transport plus élevés que ceux frappant les produits ex-

(1) Dans la délimitation des zones, plusieurs facteurs interviennent. Non seulement, celle-ci est fonction des possibilités d'acheminements concurrents reliant les zones considérées aux ports maritimes et des prix de transport demandés par les tarifs de transit, plus spécialement, des prix de transport globaux calculés jusqu'aux points-frontières suisses, mais elle dépend encore, comme nous le verrons plus loin, du montant des frais de transport que la marchandise doit payer pour son transport sur le réseau suisse.

pédiés en direction de la Suisse orientale ou centrale. Ce faisant, ils favorisaient l'acheminement par Gênes des importations suisses destinées aux centres de consommation se trouvant dans les zones concurrencées. C'est ainsi que pour le trafic des céréales la Suisse a été divisée en plusieurs zones pour lesquelles s'appliquent sur les relations Gênes-Pino, Gênes-Chiasso et Gênes-Iselle des prix de transport différentiels qui se présentent ainsi :

Frais de débarquement et frais de transport jusqu'à la frontière suisse (valables du 21-1-38 au 5-7-38) (1).

Forfaits de Gênes à Iselle, Pino et Chiasso

	Blé	Avoine	Seigle
	en fr. par t.		
a) pour Iselle			
Zone A	9,40	11,00	11,90
Zone B	8,30	8,80	8,50
b) pour Pino			
Zone A	9,00	10,50	11,20
Zone B	8,30	8,80	8,50
Zone C	7,80	8,30	8,00
c) pour le Valais et le Tessin			
via Iselle	11,50	13,60	14,50
via Pino	11,10	13,00	13,90
via Chiasso	10,60	12,40	13,30

Démarcation des différentes zones

Iselle : Zone A — pour les envois à destination de Kandersteg, Sion et au delà jusqu'à et y compris Martigny et Thoune.

Zone B — pour tous les envois à destination des stations situées au delà de Martigny et Thoune.

Pino : Zone A — pour les envois à destination d'Airolo et au delà jusqu'à et y compris Brunnen et Ziegelbrücke.

Zone B — pour les envois à destination des stations situées au delà de la zone A, soit jusqu'à Lucerne, Rüti, Küsnacht-R., Zug, St-Gall et Rorschach, ces dernières stations comprises.

Zone C — pour les envois à destination des stations situées au delà de la zone B.

(1) Données remises par la Maison André et Cie, importatrice en céréales, à Lausanne. Ces chiffres comprennent les frais de transbordement à Gênes, uniformes pour n'importe quelle destination.

C'est pour la même raison et parce que les lieux de consommation à l'extérieur de la zone réservée sont hors de portée d'attraction du port ligure que certaines taxes de transit sur réseau italien ne contiennent pas de réduction, telles par exemple celles concernant le trafic des produits pétroliers ou des métaux. Les voies nordiques ne bénéficient point d'une situation identique. Latéralement concurrentes, non seulement elles peuvent mutuellement se soustraire le trafic, mais leurs efforts portent entièrement sur la même zone, zone qui, d'ailleurs, englobe la majeure partie des industries suisses et contient la population la plus dense.

En traitant séparément les marchandises figurant dans le tableau, on remarque que le blé et les céréales, en général, se sont trouvés particulièrement soumis aux forces de la concurrence. Cela est dû, en grande partie, à l'intérêt que présente ce trafic pour les chemins de fer. Grande importatrice de céréales (1), la Suisse dispose de silos et d'entrepôts sur toute l'étendue de son territoire. L'importation et la consommation n'en sont donc point localisées. Grâce à des abaissements de taxes, les chemins de fer peuvent toujours espérer des transports supplémentaires. Pour ce trafic, sur toutes les voies concurrentes, on enregistre des réductions d'autant plus considérables que le coût de la tkm. du tarif normal est bas, par rapport à celui des autres catégories de marchandises. Si l'on examine la colonne des coûts de la tonne km. du tarif de transit, on voit, qu'ici également, celui-ci atteint les plus bas taux, soit 3,9 ct. sur la relation Anvers-Bâle et 2,2 à 2,9 ct. sur les autres lignes.

En ce qui concerne les textiles, la réduction est particulièrement forte sur les réseaux allemands et cela est compréhensible lorsqu'on sait que les taxes du SD 2 s'appliquent indifféremment à toute liaison ports de mer allemands-gares-frontières suisses, compte tenu de la distance, et que Brème s'est acquis sur le marché du coton une place de tout premier ordre.

Les hydrocarbures, les noirs minéraux ne paraissent pas, dans ces tarifs, avoir fait l'objet d'une concurrence acharnée. Cela tient, d'une part, à ce que les centres de consommation forment des groupes nettement distincts les uns des autres et d'autre part, à ce que l'influence qu'exerce le prix de transport suisse sur la délimitation des zones se révèle prépondérant. Nous avons vu, néanmoins, dans la deuxième partie, quels ont été les moyens employés pour essayer de surmonter ces difficultés.

Quant aux autres catégories de marchandises, leur pourcentage de réduction est différemment élevé suivant l'importance des courants de trafic.

(1) En 1938, la Suisse a importé 458.765 t. de froment, 20.060 t. de seigle, 203.970 t. d'avoine, 147.600 t. d'orge et 104.017 t. de maïs.

L'accent ayant été porté sur les efforts des différents réseaux étrangers en matière de réductions des prix de transport, nous passerons maintenant à la comparaison des taxes de transport concurrentes. L'importateur suisse, en définitive, ne compte pas en centimes de la tonne-kilomètre ou en pour-cent mais en francs. Ce qui l'intéresse, c'est ce que coûte un transport, c'est le bon marché d'une certaine voie d'acheminement par rapport à une autre, c'est l'écart existant entre les frais de transport concurrents.

En comparant, tout d'abord, les prix de transport appliqués sur les voies nordiques parallèlement concurrentes, Hambourg/Brême-Bâle, Anvers-Bâle, on constate que les barèmes du SD 2 révèlent, en général, une légère différence à l'avantage de la voie allemande (1) qui se présente comme suit :

	Avantage en faveur de la voie allemande en fr.	Avantage en faveur de la voie belge en fr.
Blé	3,85	—
Autres céréales	—	4,20
Benzine, Pétrole (2)	15,05	—
Gasoil	9,05	—
Graines oléagineuses	0,90	—
Coton	8,25	—
Laine	1,00	—
Cuivre	5,00	—
Étain	1,10	—
Pâtes de bois	6,30	—
Cacao, café	2,00	—
Sucre	0,35	—

Ainsi, malgré les réductions substantielles accordées par les tarifs de transit belges et celles concédées par les chemins de fer français à son transit suisse acheminé par fer et expédié de ou destiné à un hinterland commun d'avec celui d'Hambourg, le port d'Anvers se voit dépouiller de cet avantage naturel de la plus courte distance et peut difficilement lutter contre l'emprise des ports maritimes allemands pour la conservation de celui-ci.

Si les expéditions par fer en provenance de Rotterdam se révèlent quasi-inexistantes, par suite de la cherté des transports sur les voies ferrées unissant ce port à la Suisse, et ne se rapportent

(1) Déjà en 1927, la revue allemande « Der Rhein » reprenant un mémoire de la Chambre de Commerce de Mannheim, signalait que les chemins de fer du Reich avait accordé à la route ports de mer allemands-suisse des tarifs de transit dont les taux équivalaient approximativement à ceux de la rive gauche du Rhin.

(2) En juillet 1938, le prix de transport de la benzine et du pétrole a été relevé à 41,60 fr. ramenant ainsi l'écart entre les prix de transport des deux voies concurrentes à 0,05 fr.

guère qu'à un trafic de marchandises de haute valeur se concentrant sur les places commerciales hollandaises et pouvant aisément supporter des frais de transport élevés, celles, en provenance des ports secondaires de la Mer du Nord et de la Manche compris entre Dunkerque et Caen, en se montrant les plus avantageuses, pourraient jouer un rôle prépondérant dans l'acheminement de nos importations, comme nous le fait présumer le tableau 21, si la voie rhénane n'existait pas.

Comparaison des taxes de transit de la voie allemande
Hambourg-Bâle avec celles des voies Rotterdam-Bâle
et Dunkerque/Le Havre/Caen-Bâle

Tableau 21.

DESIGNATION de la marchandise	Hambourg- Bâle	Rotterdam- Bâle	Dunkerque/ Le Havre/ Caen/Bâle
	en fr. par t.		
Blé	20,20	25,50	16,45
Autres céréales	29,00	26,50	18,15
Coton	22,70	34,90	23,30
Laine	33,20	—	34,00
Graines oléagineuses	24,50	31,75	25,25
Café cacao	37,90	43,50	35,55
Sucre	32,00	—	25,25
Pâtes de bois	20,20	—	20,80
Benzine, Pétrole	26,40	43,50	27,20
Gasoil	24,60	43,50	24,20

En effet, si, en dépit d'une liaison rendue excessivement et artificiellement économique, les ports hanséatiques et français de la Mer du Nord et de la Manche n'ont pas réussi à prendre une grande influence chez nous, cela tient à ce que la voie rhénane se montre pour eux une redoutable concurrente.

Le Rhin, comme nous l'avons déjà fait remarquer dans la première partie, est un moyen de transport particulièrement économique. Il est d'autant plus économique que la distance qui sépare Bâle des ports maritimes (Rotterdam-Bâle, 828 km.; Anvers-Bâle, 944 km.) est grande (1).

Pour les transports de céréales en vrac, le frêt rhénan de Rotterdam-Anvers à Bâle s'élevait, en 1937-38, à 8,75 fr. la tonne

(1) En effet, une expédition par eau nécessite bien souvent un transport préalable ou final par fer entraînant des frais de transbordement. S'il s'agit d'un long trajet, ces frais par tkm. sont insignifiants et compensés par l'économie résultant du transport final. Au contraire, pour un transport à courte distance, on préfère éviter ce transbordement, cause de frais et parfois de détériorations, en utilisant exclusivement le rail.

en moyenne pour les céréales dites lourdes telles que le blé, le seigle, le maïs et l'orge et à 9,25 fr. pour les céréales dites légères telles que l'avoine et le millet.

Les frais de transbordement à Bâle se composant comme suit :

	Prix par t. en fr.	
	Blé panifiable maïs, orge, seigle	avoine
Mise en wagon	3,00	3,50
Droit de port et taxe de manœuvre	0,70	0,70
Total	3,70	4,20

le prix de transport total par voie d'eau d'Anvers-Rotterdam à wagon-Bâle se montait ainsi :

pour les céréales dites lourdes à 12,45 fr.

pour les céréales dites légères à 13,45 fr.

Le coût de la tkm. ainsi ramené à un maximum de 1,5 ct. se révèle inférieur de 40-50 % à ceux contenus dans les diverses tarifications de transit. Transportées par rail, les dites céréales parcourraient pour un montant identique, au tarif de transit en vigueur sur

	km.
réseau italien, lignes Pino/Chiasso/Iselle	458
cl. 84 + 200 %	
réseau français, ligne Marseille-Genève	520
P. V. 403 ch. 31	
réseau allemand, ligne Hambourg-Bâle	477
SD 2	
réseau belgo-français, ligne Anvers-Bâle	294
tarif direct 500	

Le bon marché de la voie rhénane, par rapport à la voie ferrée la plus avantageuse de celles reliant les ports du Nord à Bâle ressort encore plus clairement, si l'on prend en considération d'autres produits autres que les céréales, tel que nous le montre le tableau 22.

Ces chiffres nous prouvent la supériorité de la voie rhénane, en tant que voie d'acheminement la plus économique sur ses concurrents ferrés les plus directs. Il est donc faux de dire, comme beaucoup l'ont énoncé, que cette voie se trouve sérieusement menacée dans sa prospérité par la concurrence désastreuse exercée par les chemins de fer. Néanmoins, il faut reconnaître que certains tarifs de transit, tels les P. V. 307 ch. 11 et P. V. 407 ch. 11, en accordant des taxes dérisoires (1,4 ct. du km.), égales ou même inférieures aux frêts rhénans, au trafic des charbons

Frêts rhénans et prix de transport ferroviaires concurrents des acheminements nordiques

Tableau 22.

DESIGNATION de la marchandise	Rotterdam/ Anvers- wagon/Bâle par le Rhin	Hambourg- Bâle	Ports français de la Manche- Bâle	Différence en faveur de la voie rhénane
	Prix en fr. par t.			
Benzine-Pétrole	18,00	—	27,20	9,20
Brai de pétrole	14,00	—	30,20	16,20
Graines oléagineuses	14,50	24,50	—	10,00
Sucre brut	14,50	—	25,25	10,75
Métaux	15,00	21,80	—	6,80
Coton	15,50	22,70	—	7,20
Charbon	10,00	—	10,00	0,00

au départ des ports français de la Manche et de la Mer du Nord à destination des points-frontières franco-suisse, pourraient donner quelque sujet d'inquiétude aux intéressés de la voie rhénane, si de tels tarifs avaient tendance à se généraliser.

La voie rhénane entre, par contre, pour le trafic destiné aux centres de consommation suisses situés à l'intérieur du pays, d'une façon beaucoup plus âpre en compétition avec les acheminements reliant la Suisse aux ports de la Méditerranée. Malgré son bon marché, elle doit lutter ici contre les avantages inhérents à ceux-ci de la plus courte distance.

EcartS enregistrés entre les frets rhénans et les prix de transport ferroviaires des acheminements méditerranéens

Tableau 23.

DESIGNATION de la marchandise	EcartS en faveur de		EcartS en faveur de	
	Gênes	la voie rhénane	Marseille	la voie rhénane
	Prix en fr. par t.			
Blé	6,50	—	1,95	—
Autres céréales	6,55	—	3,80	—
Graines oléagineuses	1,40	—	2,80	—
Sucre brut	0,40	—	—	6,10
Métaux	—	1,15	—	3,50
Coton	2,40	—	—	3,00
Charbon	0,85	—	—	0,05
Benzine, Pétrole	—	3,00	—	1,45

Comme le montre le tableau 23, les écarts en faveur des acheminements méridionaux se rapportent principalement au trafic des céréales. Pour toutes les autres marchandises, ces écarts sont, soit à l'avantage de la voie rhénane, plus particulièrement, quand celle-ci se trouve en concurrence avec l'acheminement marseillais, à l'exception toutefois de celui concernant le trafic des graines oléagineuses, soit beaucoup plus faibles que ceux constatés pour le trafic des céréales.

Ainsi, en général, la voie rhénane reste la route d'acheminement la plus économique pour le transport de nos importations. Cependant, les chemins de fer et plus particulièrement les chemins de fer italiens et les chemins de fer français de la région du sud-est lui font une concurrence sérieuse et peuvent, à tout moment, grâce à la mise en vigueur de taxes de transit encore plus avantageuses, lui enlever une partie de son trafic. En effet, la situation ci-dessus décrite se basant sur des données fixes, prises à une époque déterminée, en l'occurrence, au mois de mars 1938, il n'est pas tenu compte ici des variations de ces taxes de transport, résultant d'une part de l'instabilité du cours des changes, lorsque celles-ci sont libellées en monnaies étrangères, d'autre part, des modifications apportées aux tarifs de transit par les différentes administrations responsables. Nous avons vu, cependant, dans la deuxième partie, quelles ont été ces variations et quelle influence elles ont exercé sur l'acheminement de nos importations.

CHAPITRE VIII

L'influence des frêts maritimes et frais portuaires sur les prix de transport globaux

Les frais de transport ferroviaires et rhénans ne sont pas les seuls éléments importants pouvant déterminer le choix de la voie suivie par le trafic. Les frets maritimes et les frais portuaires sont d'autres facteurs conséquents de la lutte que se livrent les différents ports, partant, les différents acheminements concurrents, pour accaparer le trafic suisse. Le bon marché de ces derniers a, cependant, sur le commerce suisse une influence moins directe, en ce sens que, collaborant au bon marché d'un port, il détermine le trafic suisse à fréquenter tel port plutôt que tel autre, l'élément dominant restant le bon marché des transports terrestres, puisque le fret maritime et les frais portuaires payés par les importateurs suisses sont les mêmes que ceux payés par les industriels étrangers. En outre, le trajet le plus coûteux est, sans conteste, celui que la marchandise effectue entre les ports maritimes et les lieux de consommation à l'intérieur des terres. En effet, en ajoutant le prix de transport moyen payé par les marchandises sur parcours suisse (pour froment panifiable, 10 fr. la tonne) aux prix demandés par la voie fluviale ou la voie ferrée étrangère transcrites dans le tableau 24, on constate que les frais de transport terrestres globaux ainsi obtenus sont approximativement égaux ou supérieurs, quand le transport s'effectue par voie d'eau, et nettement plus élevés, quand celui-ci a lieu par rail, aux frêts maritimes.

Le bon marché des frêts maritimes ressort encore plus clairement, si l'on ne considère que le coût de la tkm. C'est ainsi que la tkm. d'un transport de céréales à destination d'Anvers, en provenance de Montréal, 5600 km., de la Plata 11900 km., de Sydney, 20800 km. et d'Odessa, 6300 km. revient respectivement à 0,25, 0,23, 0,17 et 0,20 ct., alors qu'elle s'élève à 1,2 ct. sur la voie fluviale rhénane et, plus encore, à 2,5 à 3,9 ct. sur les voies ferrées concurrentes.

Il n'est donc pas étonnant de voir les céréales roumaines et

Frêts maritimes et prix de transport terrestres demandés en 1938 sur diverses relations

Tableau 24.

PROVENANCE	TRAFIC	FRETS maritimes cotés sur Anvers *	PRIX de transport Anvers-Bâle **	
			Rhin	fer
			Prix en fr. par t.	
Cardiff	Charbons	4,20	10,00	19,40
Montréal	Céréales	14,40	12,45	24,05
La Plata	»	27,85	»	»
Sydney	»	35,95	»	»
Odessa	»	11,20	»	»
Burmah	Riz	34,95	14,50	24,80
Cuba	Sucre brut	18,60	14,50	32,35

* Calculés au cours de 21,31 fr. pour 1 L. st.
** Y compris frais de transbordement à Bâle.

russe préférer recourir à la voie maritime plutôt qu'au Danube ou à la voie ferrée. Cette même remarque vaut pour les pyrites d'Espagne dont les gisements se trouvent à l'extrême sud-ouest de la péninsule et qui, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, au lieu de traverser l'Espagne et le Sud-Est de la France ou d'utiliser la voie méditerranéenne jusqu'à Marseille, s'embarquent dans un port de l'Espagne à destination des ports du delta rhénan pour y bénéficier d'une réexpédition fluviale. L'économie réalisée sur ces trajets, beaucoup plus longs, mais utilisant exclusivement la voie d'eau est considérable. C'est ainsi que les pyrites d'Espagne ne payent pour leur transport via Rotterdam et le Rhin, jusqu'à Bâle, que 19,50 fr. la tonne, tandis que sur le seul tronçon Hendaye-Bâle, ce prix s'élève à 24,30 fr. et que le prix de transport des céréales roumaines revient 2 à 3 fois moins cher, lorsque celles-ci empruntent la voie maritime plutôt que la voie ferrée, comme nous l'indique l'exemple suivant.

Prix de transport en 1938 d'une tonne de blé roumain
expédiée par voie maritime et par voie ferrée

1. A destination de Genève

Par voie maritime		Par voie ferrée	
	fr.		fr.
Braïla-Marseille *	15,80	Roumanie-front. hong. .	6,20
Marseille-Genève	10,50	Front. hongr.-Buchs ..	49,30
		Buchs-Genève	19,00
Total	26,30		74,50

2. A destination de Bâle

Par voie maritime	fr.	Par voie ferrée	fr.
Braïla-Rotterdam *	16,25	Roumanie-front. hongr. .	6,20
Rotterdam-Bâle	12,45	Front. hongr.-Buchs ...	49,30
		Buchs-Bâle	14,20
Total	28,70	Total	69,70

3. A destination de Buchs

	fr.		fr.
Braïla-Rotterdam *	16,25		
Rotterdam-Buchs	22,90	Roumanie-front. hongr. .	6,20
		Front. hongr.-Buchs ...	49,30
Total	39,15		
Braïla-Gênes *	15,80	Total	55,50
Gênes-Buchs	22,25		
Total	38,05		

* Y compris frais de transbordement.

Quoique les transports par le Danube reviennent moins chers que par le rail, cette voie ne peut pas plus rivaliser avec la voie maritime que la voie ferrée; preuve en soit le prix déjà élevé de 24,30 fr. que paie une tonne de froment pour son transport de Regensburg (Ratisbonne) à Bâle et de 15,50 fr. de Regensburg à Romanshorn.

Les données sus-mentionnées ont démontré que le fret maritime est un élément particulièrement bon marché du prix de transport total. Cependant, pour autant que la voie maritime n'entre pas directement en compétition avec une voie fluviale ou ferrée quelconque, ce fret en tant que valeur absolue perd de son importance aux yeux de l'importateur suisse et ne retient son attention qu'au moment où il accentue ou, au contraire, atténue fortement les avantages de tel ou tel acheminement. Le bon marché des frets maritimes sur tel port plutôt que sur tel autre, c'est-à-dire, l'écart des frets existant entre ceux cotés sur les divers ports maritimes en compétition, au profit de l'un ou de l'autre, est l'élément qui, combiné avec le coût de transport terrestre et le coût des opérations portuaires, fait pencher la balance en faveur de l'un ou de l'autre des acheminements considérés.

Quoique la distance n'exerce qu'une influence secondaire sur les taux de frets, des écarts peuvent, cependant, se produire à l'avantage de l'un ou de l'autre des ports concurrents, grâce à une situation géographique plus avantageuse et plus proche des lieux

de production et d'embarquement des marchandises de celui-ci. Etant donné que la Suisse importe des quatre coins du globe, il nous faut tenir compte dans la comparaison des frets maritimes payés par nos échanges d'outre-mer de ces diverses provenances et routes suivies par des trafics de même nature.

Les négociants en céréales passent avec le commerce des pays producteurs des contrats de vente « caf ports européens » (1). Le coût du fret maritime et des opérations portuaires de ces marchandises étant, en vertu de cette clause, des composants d'un prix globalement déterminé au quintal ou à la tonne, le pourcentage afférent au fret est impossible à déterminer avec précision. Voici, cependant, quelques exemples de frets payés pour quelques transports de céréales qui ont été empruntés à différentes sources.

Frêts maritimes en 1938 pour les céréales

	sh.
de Buenos-Ayres pour le blé et le maïs (dites céréales lourdes) (2).	
à Rotterdam par 1016 kg.	22/6
à Hambourg »	24/
à Anvers »	22/
à Marseille »	23/
à Gênes »	23/
à Dunkerque »	24/
pour orge et seigle + 1/6 sur les taux ci dessus	
pour avoine + 2/6 sur les taux ci-dessus	
pour graines de lin + 0/6 sur les taux ci-dessus	
de Braïla (Roumanie) pour le maïs, blé et seigle (2)	
à Marseille-Gênes par 1000 kg.	12/
à Anvers »	13/8
à Venise »	13/
pour orge (3).	
à Marseille par 1000 kg.	9/
à Rotterdam »	10/6

(1) La clause caf (c = coût ; a = assurance ; f = frêt) s'entend que l'acheteur prend à sa charge le coût du transport et de l'assurance de la marchandise en sus du prix (coût).

(2) Données remises obligeamment par la Maison Andrée et Cie, importatrice de céréales, à Lausanne.

(3) Taux moyen des frets maritimes de 1938 d'après la statistique du commerce, de l'industrie et du transport pour les taux cotés sur Rotterdam et d'après les données de l'Union maritime à Marseille pour ceux cotés sur Marseille.

d'Australie pour céréales dites lourdes (1)	sh.
à Marseille-Gênes par 1016 kg.	35/6
à Rotterdam »	33/6
du Canada pour céréales dites lourdes (1)	
à Marseille les 100 lbs	19 cents can.
à Rotterdam »	14 »

Au bénéfice d'une situation géographique, en général, plus avantageuse, Gênes et Marseille, malgré la plus courte distance qui les sépare de l'Argentine, environ 10.500 km. contre 12.000 pour les ports de la Mer du Nord, de l'Australie, 17.200 km. contre 20.800, ne peuvent jouir de frets maritimes plus favorables que ceux de leurs concurrents septentrionaux. L'attraction économique des ports nordiques joue ici le rôle prépondérant. Seule, pour les transports relativement courts tels que ceux en provenance de Roumanie, celle-ci ne peut compenser les inconvénients d'un plus long trajet, le rapport de distance Ports de Roumanie-Marseille/Gênes sur Ports de Roumanie-Ports de la Mer du Nord étant en faveur des ports de la Méditerranée de 1/2.

Frêts maritimes des charbons anglais en 1937 (2)

Tableau 25.

PROVENANCE	Anvers	Rotterdam	Gênes	Marseille	Rouen
en sh. par t. angl.					
Swansa, mai 1937	4/3	5/	7/	7/6	4 — 4/3
Newcastle, mars 1937	—	—	6/ — 6/7	—	3/7 ½
Cardiff, déc. 1937	4/0 ½	4/3	6/3	6/6	4/

Comme le montre le tableau 25, les frêts maritimes des charbons anglais cotés sur les ports de la Manche et de la Mer du Nord sont nettement inférieurs à ceux payés par les transports acheminés sur Gênes ou Marseille. Ici, combiné avec le facteur de bon marché et de supériorité des ports septentrionaux, celui de la distance joue le rôle prépondérant, par suite de la proximité des ports de débarquement ou de transit par rapport aux ports d'embarquement anglais. Preuve en soit, d'une part, le fret sur Rouen légèrement inférieur à celui coté sur Anvers ou Rotterdam, malgré un fret de retour plus intéressant dans ces derniers ports, et, d'autre part, les différences de frets que l'on trouve entre ceux de Rot-

(1) Taux moyen des frêts maritimes de 1938 d'après la statistique du commerce, de l'industrie et du transport pour les taux cotés sur Rotterdam et d'après les données de l'Union maritime à Marseille pour ceux cotés sur Marseille.

(2) Journal de la Marine marchande.

terdam et d'Anvers, à l'avantage de ce dernier. La même remarque ne vaut pas pour les ports méditerranéens situés beaucoup trop loin des ports exportateurs pour que l'élément distance joue un rôle identique. Si Gênes jouit exceptionnellement pour ce trafic de taux de frets quelque peu inférieurs à ceux cotés sur Marseille, cela tient essentiellement à ce qu'il s'est établi un courant régulier de trafic entre les ports charbonniers anglais et les ports ouest de l'Italie pauvre en gisements houillers.

Des données complémentaires transcrites dans le tableau 26, il ressort, qu'ici également, les frets maritimes sont, en général, cotés plus bas sur les ports de la Mer du Nord que sur les ports méditerranéens.

Divers frets maritimes cotés en 1937 et 1938
sur les ports européens (1)

Tableau 26.

PROVENANCE	DESTINATION				
	Rotterdam	Anvers	Gênes	Marseille	Dunkerque
	la tonne en sh.				
Riz, Saïgon.					
juin 1938	26/6	26/6	—	25/6	27/6
» »	25/6	25/6	—	25/6	—
Sucre, Cuba.					
juin 1938	15/6	15/6	—	16/6	—
» »	15/9	15/9	—	16/6	—
Grains, San Lorenzo.					
décembre 1937	25/	—	—	—	27/
St-Laurence, les 100					
lbs. en cents can.					
juin 1938	—	—	17 ½	17 ¼	—
» »	14	13	17 ½	17 ¼	—
Hydrocarb. février 37.					
février 37.					
<i>noires.</i>					
Aruba	22/	22/	24/	—	—
Golfe	25/	25/	—	25/9	—
<i>propres.</i>					
Golfe	30/	30/	—	30/9	—

En résumé, on peut dire que les frets maritimes payés par les marchandises en provenance du bassin méditerranéen sont moins élevés pour celles destinées aux ports de Gênes et de Marseille que pour celles expédiées sur les ports nordiques, que les frets d'Extrême-Orient et d'Afrique orientale cotés sur les pre-

(1) Chiffres extraits du Journal de la Marine Marchande et du Daily Freight Register.

miers ports sont égaux ou même supérieurs à ceux cotés sur les seconds et qu'enfin, pour toutes les autres provenances, ceux-ci sont à l'avantage des ports septentrionaux.

Si l'on considère maintenant les écarts enregistrés entre ces différents frêts maritimes au profit de l'un ou de l'autre des ports concurrents, on remarque, d'après le tableau 27 que ceux-ci sont loin de refléter la même allure que ceux existant entre les prix de transport de transit des différentes voies ferrées en compétition. Bien moins divers et surtout beaucoup plus faibles, ils ne représentent guère, en valeur absolue, que 1 à 2 sh. par tonne, en moyenne, soit au cours de 21,31 fr. s. pour 1 L. st. 1,05 à 2,10 fr. s.

**Écarts des frêts maritimes
cotés sur les divers ports européens (1)**

Tableau 27.

PROVENANCE	TRAFFIC	ECARTS EN FAVEUR DE			
		Rotterdam/ Anvers		Marseille/Gênes	
		par tonne		par tonne	
		en sh.	en fr.	en sh.	en fr.
Buenos-Ayres	Céréales	1/0	1,05	—	—
Braila	»	—	—	1/8	1,90
Australie sud	»	2/0	2,10	—	—
St-Laurence	»	2/8	2,90	—	—
Roumanie	Orge	—	—	1/6	1,60
Saïgon	Riz	—	—	0/-1/0	0/-1,05
Cuba	Sucre	1/0	1,05	—	—
Swansea	Charbons	2/-2/6	2,10	—	—
Cardiff			à 2,80		

Il est vrai que ces données sont, dans une certaine mesure, arbitraires, car elles ne s'appliquent rigoureusement qu'à des cas particuliers bien déterminés ou, pour quelques-unes, qu'à des moyennes de taux de frêts cotés.

En effet, ces chiffres reflètent la situation du marché des frêts, telle qu'elle se présente à une époque déterminée, lorsque

(1) Pour obtenir une comparaison exacte des frêts maritimes cotés sur divers ports concurrents et en déduire des remarques judicieuses, il ne faut pas seulement tenir compte de l'époque à laquelle s'effectue le transport, mais aussi du tonnage du cargo sur lequel voyage le dit transport. En effet, si le fret maritime, produit du débat engagé entre l'affrèteur et l'armateur fluctue suivant les conditions de l'offre et de la demande de tonnage, il varie également suivant la capacité du cargo considéré, cette dernière étant un des éléments composants du prix de revient. Cette variation, faible en général, peut cependant atteindre un ou deux shillings, suivant que l'on considère deux cargos, respectivement de gros et de petit tonnage, effectuant un long voyage. Quant à la valeur de l'écart, celle-ci reste invariable, qu'il s'agisse de navires à forte ou faible capacité, pour autant que la comparaison des frets maritimes porte sur des cargos de tonnage identique.

ceux-ci sont soumis entièrement à la loi de l'offre et de la demande. Tel n'est pas toujours le cas, car, la navigation maritime s'exerçant sur un plan international, les diverses marines marchandes et, plus particulièrement, les compagnies de navigation, industries de reflet étroitement liées à toutes les manifestations de l'économie mondiale, au progrès de la technique industrielle et aux fluctuations de la vie économique et de l'opinion mondiale, n'auraient pu se créer, se développer et survivre aux crises économiques avec une telle facilité, si l'Etat ne les avaient soutenues financièrement dans l'exploitation de leurs lignes régulières. Cette politique de protection des nations maritimes, en faveur de leur pavillon et, indirectement, des ports nationaux, s'étant universellement développée, il en est résulté une âpre lutte pour la conservation ou l'attraction de trafics déterminés, partant, un avilissement des frets maritimes, qui, en obéissant à ces mesures protectionnistes, se sont vus faussés artificiellement. Nonobstant les tarifs de base fixés par les Conférences, dans le but de limiter la concurrence, les compagnies de navigation n'en ont pas moins continué à se concurrencer fortement en accordant à leurs clients, en vertu d'accords occultes passés avec ces derniers, des prix dérisoires tenus secrets.

C'est la raison pour laquelle, de par ce camouflage des frets, camouflage d'ailleurs pratiqué sur une grande échelle, il ne nous est pas permis de généraliser les constatations que nous avons établies auparavant, puisque celles-ci ne se rapportent qu'à des données cotées, donc connues.

La situation ci-dessus décrite, se réfère, d'ailleurs, surtout aux temps de crises et de dépressions, où, non seulement, la concurrence se manifeste au sein même des conférences, mais s'exerce également entre « tramps » et « liners », principalement sur ce qui constitue le « berth cargo ». De celle-ci, il résulte que, parfois, les liners accordent des taux de frets nettement inférieurs à ceux cotés et pratiqués sur les tramps. Cependant, malgré l'existence de ces frets camouflés, on peut considérer comme exceptionnels des écarts autres que ceux précités et admettre comme réel l'avantage que possèdent en ce domaine, les ports nordiques sur leurs rivaux méditerranéens (1).

Si l'on considère, maintenant, les taux de frets valables pour les ports directement en compétition, c'est-à-dire, Anvers, Rotterdam et Hambourg, d'une part, Gènes et Marseille, d'autre part, on constate que les écarts entre eux sont pratiquement inexis-

(1) En 1934, lors de la préparation de l'accord international de tramping, accord qui devait entrer en vigueur en 1935 et dont le but était de fixer des taux de frets minima au-dessous desquels les armateurs ne chercheraient pas à se faire concurrence, le taux d'option adopté pour Marseille et Gènes fut de 1 sh.

tants. Un léger avantage pourrait être concédé à Anvers, vis-à-vis de ses concurrents nordiques, eu égard à son trafic particulièrement bien équilibré. Cet élément ne joue cependant pas d'une manière absolue. En effet, non seulement, le fret embarqué au retour du navire dans le port de destination, mais aussi celui embarqué dans les ports relativement proches de ce dernier, joue un rôle important dans l'établissement du taux de fret aller-retour. En matière de transports maritimes, la distance étant un facteur négligeable, pour une route maritime donnée, il ne faut pas seulement considérer le fret de retour pris au terme de la route, mais tout le fret de retour pris aux escales intermédiaires. Au reste, les taux des frets sur Gênes et Marseille, d'une part, Anvers, Rotterdam et Hambourg, d'autre part, peuvent être légèrement discordants, ils ne peuvent l'être beaucoup. Le marché des frets étant, plus que tout autre, un marché mondial, si quelques avantages importants venaient à être offerts aux navires à destination, soit de Marseille, soit de Gênes, par exemple, une rarefaction immédiate se produirait sur le marché le moins favorisé, obligeant les porteurs d'offre à opérer eux-mêmes la compensation nécessaire.

Quant aux taux de frets cotés sur les ports secondaires avoisinants tels que Dunkerque, Venise ou Trieste, on constate qu'ils sont légèrement supérieurs à ceux cotés sur les ports primaires. S'ils bénéficient, en partie, de la proximité de ces derniers, pour les raisons invoquées plus haut, leur infériorité manifeste ne peut être, cependant, totalement compensée.

Les prix de transport maritimes, étant sujets à des fluctuations saisonnières et annuelles de grande amplitude (1), il se pourrait que les écarts constatés entre les frets déterminés, applicables à un groupe de ports concurrents, croissent ou décroissent également, proportionnellement ou inversement proportionnellement à celles-ci. Tel n'est pas le cas. En effet, ces écarts, sans être rigoureusement fixes, offrent tous de la similitude, à n'importe quel moment de l'année et pour n'importe quelle comparaison de frets, effectuée pour le dit groupe de ports. Si, au cours des années, ils ont subi quelque variation, cela provient uniquement de ce que les facteurs influant sur l'activité économique des ports considérés se sont modifiés. Un accroissement conséquent des possibilités de chargements, de fret de retour, un mouvement commercial et maritime plus intense dérivant d'un apport plus abondant des sources de trafic (découvertes de mines, industrialisation

(1) C'est ainsi que, pendant l'année 1937, les frets maritimes de San Lorenzo à Rotterdam, par exemple, appliqués au transport d'1 tonne de céréales ont oscillé entre 18/3 et 37/9, ceux d'Australie, pour la même destination, entre 26 et 50/9. Quant aux fluctuations des taux moyens annuels, l'amplitude est tout aussi considérable : par exemple, 30/9 1/2, en 1930, 26/9 1/2 en 1933, 39/7 en 1937, pour les dits transports en provenance d'Australie.

de l'arrière-pays, aménagement des voies d'eau) entraînant, par là, une rationalisation de l'outillage et un abaissement des frais portuaires peuvent seuls amener une nouvelle orientation dans la cotation des frets sur les ports ainsi touchés par ces modifications.

Des indications du « Journal de la Marine marchande » (1), il ressort que l'écart moyen en faveur des ports de la Mer du Nord a quelque peu faibli depuis 1922, puisqu'à cette époque, les taux des frets pour la Méditerranée étaient plus élevés que pour le Continent, d'au moins 2/6 sh., en ce qui concerne les trafics d'Amérique.

Une dernière remarque touchant ce sujet de la variation des écarts des frets maritimes a trait à l'influence qu'exerce le cours des changes sur les prix de transport calculés en francs suisses. En effet, généralement établis en monnaie anglaise, les frets maritimes, partant les écarts entre les frets considérés peuvent être entraînés à de brusques variations plus ou moins amples par le seul fait de leur conversion en francs suisses, dès que le rapport L. st. fr. s., à la suite d'une manipulation quelconque de l'une des deux monnaies, change. C'est ainsi que, par suite de la dévaluation de la L. st. en 1931 et de celle du franc suisse en 1936, de fortes fluctuations des prix de transport maritime convertis en francs suisses ont pu être enregistrées. Cependant, pour les écarts des frets maritimes, de faible intensité, les dites variations en valeur absolue, en se montant à quelques dizaines de centimes suisses seulement, ne peuvent jouer qu'un rôle effacé dans la concurrence des prix de transport et, par là-même, n'exercer aucune influence sur le choix de la voie d'acheminement la plus économique.

Les frais de débarquement, d'embarquement et de transbordement forment un des éléments constamment fluctuants des prix de transport globaux. Ajoutés aux frais de transport, ils décident généralement du choix du port d'importation et d'exportation. Ils dépendent, comme nous l'avons vu, avant tout de la santé économique du port dont l'influence est énorme sur la qualité, la spécialisation et le rendement de l'outillage. Ils sont fonctions également des tarifs horaires, des salaires des ouvriers, de l'esprit d'initiative des administrations portuaires, de la bonne organisation des installations et de la bonne gestion des entreprises de manutention, entreprises, en majeure partie, de caractère privé dont les prix ou tarifs ne sont que très rarement soumis à l'homologation et qui ont intérêt à camoufler ces derniers, en cherchant par des contrats spéciaux appropriés, à attirer le gros client. Ils varient, en outre, suivant la provenance ou la destination de la marchandise, l'importance du chargement, du déchargement ou du transbordement à effectuer, les heures de travail (heures nor-

(1) N° 149, 152, etc... février, mars 1922.

males, heures supplémentaires pour travaux hors-cloche, telles par exemple, l'heure de midi ou celles du soir et de la nuit) et sont, enfin, étroitement liés aux us et coutumes du port, ceux-ci pouvant influencer indirectement sur leur bon marché ou leur cherté. Dans de telles conditions, il n'est pas osé de dire qu'à chaque opération de manutention correspond un prix qui lui est propre. On voit donc, par là, combien il est difficile, pour ne pas dire impossible, d'établir des comparaisons rigoureusement exactes et combien il est hasardeux à propos de ces frais de manutention de donner autre chose qu'une moyenne.

En examinant les données relatives aux frais de transbordement des céréales enregistrés dans les différents ports, en 1938, on constate, tout d'abord que ceux-ci diffèrent passablement suivant la nature de l'opération effectuée (transbordement par silos, par élévateurs, débarquement sur quai puis chargement direct sur wagon) ou lorsqu'il s'agit de marchandises en vrac ou en sacs. A Gênes, il s'est même établi une discrimination entre transbordement effectué depuis bord-cargo-steamer et celui effectué depuis bord-vapeur de ligne. Disons simplement que le mode d'opérations le plus fréquemment utilisé pour le transit suisse se rapporte aux chiffres 2 et 4 du tableau 28 pour le port de Marseille, à la lettre c du tableau 28 a pour celui de Gênes et qu'à Anvers et à Rotterdam, le transbordement par aspirateurs à grains est le plus généralisé.

En ce qui concerne le bon marché de ces frais, celui-ci reste également comme pour les frets maritimes, à l'avantage des ports nordiques. Les écarts constatés entre les frais de transbordement des ports septentrionaux et ceux des ports méditerranéens ne sont toutefois pas si considérables pour qu'il puisse être parlé, ici,

Frais de transbordement des céréales en 1938

I A Marseille (1)

Tableau 28.

	Blé et seigle	Maïs	Avoine	Riz
	Prix par t. en fr.			
1. Arrivé en vrac, réexpédié en sacs	5,00	7,20	9,00	—
2. Arrivé en vrac, réexpédié en sacs par silos ..	3,00	3,40	4,00	—
3. Arrivé en sacs orig., réexpédié en sacs orig..	—	7,00	—	6,50
4. Arrivé en sacs orig., débarqué par silos et remis en sacs orig.	4,00	6,50	—	—

(1) Données remises obligeamment par la Maison André et Cie à Lausanne.

Frais de transbordement des céréales en 1938

II A Gênes (1)

Tableau 28 a.

	Blé et maïs		Orge et seigle	Avoine
	en L.	en fr.		
	Prix par t.			
a. <i>Cargo-steamer accostant directement aux sylos.</i> arrivé en vrac	11,00	2,55	10 %	20 %
b. <i>Vapeur de ligne accostant directement aux sylos.</i> arrivé en vrac	12,00	2,75		
c. <i>Cargo-steamer sous palan débarquant à quai,</i> <i>chargement direct sur wagon.</i> arrivé en vrac ou sacs orig.	13,90	3,20		
d. <i>Vapeur postal de ligne débarquant à quai,</i> <i>chargement direct sur wagon.</i> arrivé en vrac	16,25	3,75		
arrivé en sacs orig.	17,30	4,00		
e. <i>Débarquement en allèges.</i> arrivé en vrac	18,90	4,35		
arrivé en sacs	18,00	4,20		

III A Anvers et Rotterdam (2)

Tableau 28 b.

	Rotterdam	Anvers
	Prix par t. en fr.	
1. Arrivé en vrac, réexpédié en vrac par aspirateurs à grains, débarquement direct sur allèges	1,75-2,00	1,75-2,00
2. Arrivé en sacs, réexpédié en sacs	—	3,50-4,50

d'une supériorité manifeste des premiers, dans ce domaine. Cela tient à ce que les ports du Sud et, plus particulièrement, celui de Gênes, dans leurs efforts d'attraction du trafic suisse de transit, réduisirent considérablement leurs tarifs à plusieurs reprises, durant la période d'entre-deux guerres. C'est ainsi que le transbordement d'une tonne de céréales panifiables en vrac qui revenait

(1) Données remises obligeamment par la Maison André et Cie à Lausanne.

(2) Données obtenues d'après enquête effectuée auprès du service économique du port d'Anvers.

Frais de transbordement d'autres catégories de marchandises en 1938 (1)

Tableau 28 c.

	Rotterdam	Anvers	Marseille	Gênes
	Prix par t. en fr.			
Charbons	0,75	0,75	1,25-1,50	1,25-1,50
Lots divers en vrac	—	2,50	—	—
Huiles minérales	—	3,50	5,00	—
Arachides	—	4,50	4,50	—
Bois	—	3,50	6,00	—
Sucre brut	—	3,50	6,00	—
Coton	—	4,50	6,00	8,40
Café	—	5,00	7,00	—
Autres marchandises diverses	—	4,50	6,00-7,00	7,00-9,00

à Gênes et à Marseille, en 1927, respectivement à 4,12 et 4,55 fr. ne valait plus, en 1938, que 3 fr. environ (2). S'il fut un temps où les frais de manutention demandés pour le transbordement des céréales dans les ports méditerranéens pouvaient difficilement lutter sur un pied d'égalité avec ceux applicables au transit suisse dans les havres nordiques, en 1938, il n'en était plus ainsi. Les écarts de 0,50 à 1 fr. enregistrés, à cette époque, entre les divers coûts de manutention des céréales peuvent être considérés comme nuls et ne prennent qu'une place modeste dans la lutte que se livrent les différents acheminements. Quoique ces écarts soient plus élevés, en ce qui concerne les autres trafics, plus particulièrement, les trafics de marchandises diverses, le rôle joué par ces derniers dans le choix de la voie d'acheminement n'est pas plus déterminant que celui joué par ceux enregistrés pour le trafic des céréales. Ils ne deviennent réellement déterminants que lorsque les frais de transport maritimes et terrestres calculés pour une même destination sont à parité sur des acheminements transitant par des ports maritimes concurrents. Tel est le cas, par exemple, pour les ports d'Anvers et de Rotterdam. Les frets maritimes et rhénans

(1) Données obtenues partiellement d'après enquête effectuée auprès de diverses maisons de transport en Suisse et dans les différents ports maritimes, de diverses entreprises de manutention et services compétents des administrations portuaires et extraites partiellement des tarifs en vigueur dans les ports de Marseille (Syndicat des entrepreneurs de manutention des ports de Marseille) et d'Anvers (Service économique du port d'Anvers).

(2) D'après J. Perret « Le port de Gênes », p. 175, à Gênes, une première série de réductions fut apportée aux tarifs officiels entre 1922 et 1929, une seconde comprenant une diminution variant entre 60 et 20 % selon les opérations eut lieu en 1931 suivi de nouvelles diminutions en 1932, 33 et 34.

A Marseille, l'application d'un coefficient d'augmentation aux tarifs de base pouvait permettre aux intéressés de faire varier leurs prix comme ils l'entendaient.

étant cotés uniformément sur et au départ de ces deux ports à destination de Bâle, celui de ces deux havres qui demandera le moins cher pour les opérations de transbordement est celui qui transitera les marchandises. Il n'est donc pas étonnant qu'une sourde lutte entretenue par la concession de réductions spéciales, occultes ou non, au transit suisse, se soit engagée entre Anvers et Rotterdam pour l'acquisition de celui-ci (1).

Si l'on considère maintenant, pour terminer, l'influence de ces écarts de frêts maritimes et frais de transbordement sur les écarts des prix de transport globaux, on constate que, les premiers étant à l'avantage des ports nordiques pour toutes les marchandises et, plus particulièrement, les céréales de toutes provenances, à l'exception de celles originaires du bassin méditerranéen, en général, ceux-ci accentuent les avantages des acheminements nordiques et atténuent ceux des acheminements méditerranéens, comme nous le verrons encore plus en détail dans le chapitre qui va suivre.

(1) Un exemple parmi les autres nous est donné par le journal anversois « La Métropole » qui, dans son édition du 27 sept. 1931, fait allusion à la ristourne de 20 cents hollandais accordée au transit suisse par la « Graan Elevator Maatschappij », entreprise de manutention du port de Rotterdam, et qui a eu pour résultat d'enlever au port d'Anvers quelque 20 % du trafic des céréales suisses.

CHAPITRE IX

La neutralisation des effets de la concurrence par la cherté des chemins de fer suisses

L'analyse du prix de transport des importations suisses ne serait pas complète, s'il n'était pas tenu compte, en dernier lieu, d'un ultime élément : la taxe de transport sur parcours suisse. Il est évident que, grâce à une tarification appropriée, il est possible aux C. F. F., s'ils le désirent, de neutraliser, ou, au contraire, d'accentuer les effets de la concurrence, de favoriser un port au détriment d'un autre, et, en fait, de jouer le rôle d'arbitre. Nous avons vu, cependant, que, de par la situation géographique de la Suisse, et, dans l'intérêt de notre économie nationale, il est interdit aux C. F. F. toute mesure tarifaire pouvant tendre, par le résultat, à modifier la situation. Il n'en est pas moins vrai que, malgré la neutralité ferroviaire suisse, les frais de transport suisses peuvent jouer un rôle important dans la lutte pour le trafic suisse, comme nous allons le voir.

Ne pouvant traiter de toutes les marchandises, nous nous en tiendrons à celles déjà précitées qui se répartissent comme suit dans la classification suisse :

- classe I Pétrole, benzine, café, cacao, sucre, cuivre;
- classe II Coton, laine, graines oléagineuses;
- classe III Cellulose, pâtes de bois;
- classe IV Gasoïl;
- T. E. 6 Céréales, riz et légumes à cosses;
- T. E. 20 Charbons.

En dressant un tableau schématique des taxes de transport de tous les 100 km. tirées des barèmes en vigueur en 1938, on constate que les chemins de fer suisses sont extrêmement chers. Les coûts de la tkm. au 25° km. varient entre 24 ct. pour les marchandises chères et 16 ct. pour les charbons et se montent encore au 400° km. à 14 ct. pour les marchandises de la classe I et à 5 ct. pour celles du T. E. 20. On voit, par là, combien ces taux sont

Tarif schématique du trafic-marchandise suisse

Tableau 29.

Distances en km.	Cl. I		Cl. II		Cl. III		Cl. IV		T. E. 6 (1)		T. E. 20	
	Prix	tkm.	Prix	tkm.	Prix	tkm.	Prix	tkm.	Prix	tkm.	Prix	tkm.
en francs												
25	6,1	0,24	5,7	0,23	5,4	0,22	4,7	0,19	4,8	0,19	4,0	0,16
100	20,0	0,20	18,3	0,18	17,4	0,17	14,7	0,15	14,5	0,15	10,1	0,10
200	37,8	0,19	33,1	0,17	30,4	0,15	24,1	0,13	23,6	0,11	14,6	0,07
300	49,0	0,16	42,2	0,14	37,7	0,13	28,4	0,09	26,4	0,09	17,1	0,06
400	55,4	0,14	46,4	0,12	41,0	0,10	30,4	0,08	28,2	0,07	18,6	0,05

élevés, si on les compare avec ceux des tarifs exceptionnels de transit. C'est ainsi que, par exemple, pour des parcours de 231 km. (distances Gênes-Pino) et 416 km. (distance Marseille-Genève), les rapports, à l'avantage des réseaux étrangers, se présentent comme suit :

	Ligne Gênes-Pino	Ligne Marseille-Genève
	en %	
pour la classe I et II	50 — 33	33 — 25
pour la classe III	50	50 — 33
pour la classe IV	75 — 50	50
pour le T. E. 6	25	50
pour le T. E. 20	75	75

En admettant que les tarifs exceptionnels de transit, en vigueur sur les réseaux étrangers, ne reflètent pas la situation exacte des taxes généralement appliquées sur les dits réseaux (quoique les premiers seuls, pour nous, entrent en ligne de compte), une confrontation des taxes normales internes, suisses et étrangères, des transports de houille nous confirmera les déductions faites ci-dessus, comme nous le montre le tableau 30.

(1) Il existe parallèlement au T. E. 6 des taxes exceptionnelles applicables aux transports de froment panifiable et blé dur expédiés à une maison reprise dans la nomenclature des moulins suisses du commerce. La publication de leur barème n'ayant pas eu lieu, nous nous sommes basés, pour la recherche de celles-ci sur une cinquantaine de prix de transport, d'après lesquels nous avons déterminé la courbe approximative de dégressivité et qui se présente comme suit : à 25 km., 0,18 la tkm.; à 50 km., 0,11; à 100 km., 0,095; à 150 km., 0,082; à 200 km., 0,078; à 250 km. 0,061 et à 300 km. 0,055 fr. la tkm. Grâce à un abaissement du coût de la tkm. et à une dégressivité plus prononcée du barème, ces taxes permettent des transports beaucoup plus avantageux.

**Taxes normales applicables dans divers pays
aux transports de charbons en wagons complets chargés de 10 t.**

Tableau 30.

Distances	Suisse	Allemagne	Tchécoslovaquie	France
km.	Prix par tonne en francs			
50	6,80	3,15	4,50	4,20
100	10,10	5,40	6,00	6,60
200	14,60	8,80	8,30	9,60
300	17,10	11,15	10,00	11,60

En examinant maintenant la part prise par les taxes suisses dans les prix de transport globaux, on constate, comme le font ressortir les données du tableau 31, que celle-ci est énorme. Quoique les pourcentages ainsi déterminés montrent une certaine disparité entre eux, eu égard, d'une part, à la provenance des marchandises et, d'autre part, à la distance de transport sur parcours suisse, on constate aisément que ceux-ci sont tous considé-

**Quote-part des taxes de transport suisses
dans les prix de transport globaux et
prix de transport terrestres totaux**

Tableau 31.

DESIGNATION de la marchandise	Après 100 km.			Après 250 km.		
	de parcours suisse					
	pour marchandises transportées via					
	Pino	Genève	Rhin- Bâle	Pino	Genève	Rhin- Bâle
	en %					
I. Quote-part des taxes de transport suisses dans les prix de transport globaux.						
Blé de Roumanie	33	28	26	43	38	36
Autres céréales	42	37	35	54	50	48
Blé d'Argentine	24	22	22	34	31	31
Autres céréales	33	30	30	45	42	42
II. Quote-part des taxes de transport suisses dans les prix de transport terrestres totaux.						
Blé	61	48	47	72	59	57
Autres céréales	68	60	57	78	72	69
Houille	52	39	50	71	50	60
Autres marchandises	45-60	40-60	env. 50	60-75	57-78	60-75

rables. C'est ainsi que les frais de transport, sur quelque 100 kilomètres seulement de trajet suisse, entrent déjà pour 1/4 à 1/3 environ dans les prix de transport globaux de nos importations, c'est-à-dire, de marchandises provenant de milliers de kilomètres.

Cette proportion atteint même 50 % pour les céréales autres que le blé, après un voyage de 250 km. en territoire suisse. Il est vrai que les frets maritimes, étant soumis à d'intenses fluctuations, ces rapports peuvent se modifier et ne sauraient ainsi présenter toute la rigueur voulue. Le chiffre II nous donne, à ce sujet, des renseignements plus intéressants, car il traite uniquement des transports terrestres. En effet, si les pourcentages du chiffre I peuvent varier fortement, de par les fluctuations des frets maritimes, celles-ci n'ont cependant pratiquement aucune influence sur les écarts. Le parallélisme des courbes de frets sur les différents ports concurrents, provenant de l'interdépendance des marchés de ces derniers, fait que la zone de pénétration reste inchangée. En matière de transports terrestres, à l'encontre de ce qui se passe dans les transports maritimes, chaque modification apportée à un des tarifs de transit par l'un des réseaux concurrents entraîne automatiquement avec elle une variation des écarts, variation qui se traduit, en définitive, par un gain en distance. Des barèmes identiques étant applicables, sur réseau suisse, à tous les transports, sans distinction de provenance, l'élasticité de la limite de coût, c'est-à-dire, l'élasticité de la ligne géographique séparant deux acheminements concurrents, dont les prix de transport, en cette ligne, sont à parité, dépend donc, avant tout, de la situation des tarifs étrangers.

Il est, de ce fait, compréhensible que, plus minime sera le coût de la tkm. sur les C. F. F., partant, l'influence des taxes suisses sur les prix de transport totaux terrestres, plus conséquent sera le gain en distance attribué aux routes de trafic les plus économiques.

Quand on constate, qu'après 100 km. de parcours sur les lignes des C. F. F., les taxes de transport afférentes à celui-ci constituent le 50 à 60 % de la totalité des frais de transport frappant des marchandises ayant, auparavant, effectué un voyage de plusieurs centaines de kilomètres et que cette proportion s'élève jusqu'à 75 % pour les trajets de 250 km., on peut déjà émettre des prévisions quant à l'action neutralisatrice exercée par les chemins de fer suisses dans la lutte pour le trafic suisse. Celle-ci, cependant, se voit fortement atténuée par l'application de la taxe de concurrence aux transports à longue distance pouvant emprunter indifféremment les lignes nationales ou celles des réseaux ferroviaires avoisinants. Les deux exemples ci-dessous portant sur des transports de céréales en wagons complets chargés de 10 tonnes, soumis au T. E. 6, en provenance de Rotterdam/Anvers, l'un à destination de St-Gall, l'autre de Zürich, nous montrent jusqu'à quel point la taxe de concurrence leur est appliquée et combien cette compétition est redoutable pour les chemins de fer suisses.

I. A destination de St-Gall

Prix de transport normal par voie rhénane et via Bâle

		fr.
Kehl-Bâle	147 km.	5,50
Bâle-St-Gall	162 km.	21,60
Total		27,10

Prix de transport via Kehl-voie allemande

Kehl-Romanshorn	255 km.	11,50
Romanshorn-St-Gall	25 km.	4,80
Total		16,30

Différence $27,10 - 16,30 = 10,80$ fr.

Taxe de concurrence à accorder pour obtenir la parité d'avec la voie allemande

$$21,60 - 10,80 = 10,80 \text{ fr.}$$

Minimum devant être perçu par les C. F. F. d'après prescriptions (1).

$$4,80 + (0,03 \times 162) + 1 = 10,66 \text{ soit } 10,70 \text{ fr.}$$

Le minimum étant inférieur, dans ce cas, à 10,80 fr., la taxe de concurrence est maintenue intégralement.

II. A destination de Zürich

Prix de transport normal via la voie rhénane et Bâle

		fr.
Kehl-Bâle	147 km.	5,50
Bâle-Zürich	89 km.	13,40
Total		18,90

Prix de transport via Kehl-voie allemande

Kehl-Waldshut	203 km.	8,60
Waldshut-Zürich	43 km.	7,60
Total		16,20

Différence $18,90 - 16,20 = 2,70$ fr.

Taxe de concurrence à accorder sur parcours suisse (Bâle-Zürich) pour obtenir la parité d'avec la voie allemande.

$$13,40 - 2,70 = 10,70$$

Minimum devant être perçu par les C. F. F. d'après prescriptions

$$7,60 + (0,03 \times 89) + 1 = 11,27 \text{ soit } 11,30 \text{ fr.}$$

Le minimum étant supérieur, dans ce cas, à 10,70 fr., la taxe de concurrence est rapportée à 11,30 fr.

(1) Cf. chap. III p. 58.

La parité de la taxe normale et de la taxe économique d'acheminement détourné ne s'exerce évidemment qu'au moment où le coût de transport suisse applicable à la différence des distances Point-frontière normal (en l'occurrence Bâle) - gare de destination (St-Gall ou Zürich) et Pt-frontière choisi (Waldshut) - même gare de destination, correspond au coût de transport supplémentaire demandé par le réseau étranger pour le détournement du dit transport. Il est évident que, plus la gare de destination se trouve à l'intérieur du territoire suisse, plus la taxe de concurrence se rapproche de la taxe normale pour se confondre finalement avec elle, l'étendue de la zone concurrencée étant, en définitive, fonction du coût de la tkm. et du taux de dégressivité des barèmes suisses, ainsi que de la cherté ou du bon marché du coût de transport sur réseau étranger.

C'est ainsi qu'un transport de blé en provenance de Rotterdam et à destination de St-Moritz coûte moins cher par la route normale, Bâle-voie suisse, que par un acheminement détourné quelconque via points-frontières à l'est de Bâle et ceci, malgré un parcours suisse bien supérieur.

<i>Taxe normale</i>		fr.
Kehl-Bâle		5,50
Bâle-St-Moritz	374 km.	27,80
Total		33,30
<i>Taxe d'acheminement détourné</i>		
Kehl-Lindau Reutin/Buchs (St-Gall)		15,40
Buchs-St-Moritz	210 km.	23,90
Total		39,30

Une zone qui ne se sent pas touchée par cette mesure tarifaire est celle dont les gares intérieures suisses sont plus proches du point-frontière normal, en l'occurrence Bâle, que des autres gares de transit.

Nous ne voulons point entreprendre ici la détermination des zones concurrencées pour toutes les catégories de marchandises, seule, celle se rapportant aux céréales soumises au T. E. 6 nous fournira une appréciation suffisante de leur étendue.

I. Pour tous les transports de céréales en provenance de Rotterdam et d'Anvers

2 zones se voient appliquées la taxe de concurrence

Taxe normale			Taxe économique			Taxe normale			Taxe économique		
en fr. par t.			en fr. par t.			en fr. par t.			en fr. par t.		
1. à l'est et au nord de :						2. à l'ouest de :					
Waldshut ..	—	—				Le Locle	—	—			
Brugg	15,00	12,50				La Chaux-					
Aarau	14,40	15,40				de-Fonds .	20,90	16,60			

Schöftland	18,40	17,70	St-Imier	18,90	19,60
Lucerne	19,60	20,70	Neuchâtel	22,00	21,70
Brunnen	23,70	22,50	Avenches	23,60	24,00
Altdorf	25,60	24,30	Fribourg	25,00	25,00
Airolo	28,80	30,10	Aigle	29,30	25,60
Linthal	27,70	27,00	vallée du Rhône		
Coire	31,80	28,90	jusqu'à Sierre .	31,70	31,30

En fait, une troisième zone pourrait venir s'y ajouter, celle de la demi-enclave de Porrentruy.

II. Pour les transports de céréales en provenance de Marseille

Pour ces transports, il est difficile de donner une idée précise de la zone concurrencée car, en plus d'une entente intervenue lors de l'établissement du tarif international de transit P. V. 403 ch. 31 entre les administrations intéressées, ex-P. L. M. et C. F. F., dans le but de régler les rapports de concurrence du trafic susceptible d'être détourné de Genève-Cornavin et dirigé par les lignes françaises :

1. de Sathonay-Champagnole-Vallorbe et Les Verrières;
2. de Sathonay-Champagnole-Morteau-Le Locle;
3. de Besançon-Montbéliard-Delle ou Belfort;
4. de Bellegarde-Annemasse-St-Gingolph;
5. de Bellegarde-Divonne-Crassier;

une formule spéciale a été appliquée pour le calcul des taxes.

On peut, cependant, affirmer, sans trop avoir crainte de se tromper, que cette zone s'étend passablement à l'est ou au nord de la frontière française dont la limite doit passer approximativement en direction du Nord par Berne/Thoune.

Voici, d'ailleurs, pour quelques stations, une comparaison des prix de transport en vigueur tirés du P. V. 403 ch. 31 d'avec ceux qui devraient être normalement appliqués aux céréales acheminées de Marseille à une gare suisse quelconque, via Genève-Cornavin.

	Nyon	Brigue	Thoune	Lucerne	Brunnen
	Prix par t. en fr.				
Taxes P. V. 403	12,60	27,60	27,90	29,00	33,10
Taxes normales	14,05	33,45	32,75	34,85	35,95

On constate par ces divers exemples que peu de gares à trafic intense échappent, en fait, à la taxe de concurrence.

Pour les froments panifiables et blés durs expédiés à une maison reprise dans la nomenclature des moulins suisses du commerce, le barème suisse qui leur est applicable se révélant plus favorable, cette zone concurrencée se trouve être ramenée à de moindres proportions. Quant aux autres produits mentionnés dans la nomenclature des tarifs de transit mis en vigueur sur les routes

secondaires reliant les ports de mer à des points-frontières autres que Bâle ou Genève, telles que, par exemple, Strasbourg-Les Verrières ou Marseille-Le Bouveret, ils jouissent également de prix de transport réduits ensuite de l'application de la taxe de concurrence.

Ce régime n'est, par contre, pas applicable aux marchandises en provenance de Gênes, les possibilités d'acheminements dérivés, de par la configuration du territoire suisse, étant quasi-inexistantes. De ce fait, ne pouvant compter sur un abaissement des taxes suisses, ce port se voit mis en état d'infériorité vis-à-vis de ses concurrents qui, eux, bénéficient de la rivalité s'exerçant entre les C. F. F. et les chemins de fer français ou allemands (1).

Après avoir pris connaissance de la structure des tarifs suisses et après en avoir souligné leur cherté, il ne nous reste plus maintenant qu'à rechercher quelles sont les voies d'acheminement les plus avantageuses pour le transport de nos importations.

Si l'on considère tout d'abord la situation des différents lieux de consommation et centres industriels suisses, facteur déterminant pour le choix de la dite voie d'acheminement, on remarque que ceux-ci, eu égard aux particularités du relief de notre sol, se concentrent principalement sur le plateau et, plus spécialement, dans la partie septentrionale de notre pays, comme nous l'indiquent clairement les figures 2, 3, 4 et 5 (2). De ce fait, il est évident que les routes de trafic les plus économiques seront respectivement, pour les transports à destination des zones de consommation septentrionales, celles transitant par les ports de la Mer du Nord et, pour les transports à destination de la Suisse romande, celle en provenance de Marseille, celles-ci n'ayant, en effet, qu'un faible trajet sur voies suisses à parcourir. Quant aux marchandises en provenance de Gênes, à l'encontre de celles transitant par les ports nordiques et, dans une moins grande proportion, de celles expédiées de Marseille, pour atteindre ces mêmes lieux de consommation, elles doivent emprunter le réseau des C. F. F. sur quelque cent kilomètres. Il n'est donc pas étonnant, qu'eu égard à la cherté des transports suisses précédemment décrite, par exemple, un transport quelconque en provenance du port ligure à destination de Zurich revienne plus cher qu'un même transport acheminé par

(1) Nous avons vu, cependant, dans le chapitre V jusqu'à quel point les italiens surent et purent profiter des possibilités d'acheminements de trafic suisse que leur offraient les voies détournées de Gênes-Modane et de Venise/Trieste-Brenner.

(2) A titre d'information complémentaire, disons ici que la densité de la population s'élève à 150 à 200 habitants par km.2 dans les cantons situés sur le plateau et, plus spécialement, en Suisse allemande, celle-ci allant même jusqu'à 390 pour le canton de Zürich, tandis qu'elle ne se monte qu'à une vingtaine d'habitants dans les cantons montagneux tels que ceux du Valais (28), Grisons (18), Uri (25), à 73 habitants dans celui de Schwyz et à 58 dans celui du Tessin.

voie nordique, la distance Pino/Chiasso-Zürich, respectivement 212 et 243 km. étant 2,5 fois plus grande que celle enregistrée entre Bâle et Zurich, 89 km., et cela, malgré la plus proche distance géographique du port de Gênes de ce lieu de consommation que celle des ports de Rotterdam et d'Anvers (1). Seul pour les transports de froments panifiables auxquels un tarif particulièrement dégressif est applicable sur parcours suisse et pour lesquels un prix de transport terrestre particulièrement réduit sur le réseau italien est enregistré, Gênes peut se permettre de drainer une majeure partie de ce trafic d'importations. Le tableau 32 nous donne d'ailleurs un aperçu plus net de ces caractéristiques énon-

Prix de transport globaux concurrents des céréales
en provenance d'Argentine et de Roumanie et à
destination de différentes stations suisses (2)

Tableau 32.

DESTINATIONS	Rotterdam/ Anvers	Via Marseille	Gênes
	en fr. par tonne		
I. Froment d'Argentine *			
Zurich	47,30	52,50	46,60
Berne	48,00	47,80	47,30
Lausanne	49,60	43,65	46,20
Lugano	53,90	57,65	38,10
II. Autres céréales **			
Zurich	50,00	55,55	56,00
Berne	53,40	52,10	55,50
Lausanne	52,90	46,05	54,50
Lugano	66,00	68,25	38,50
III. Froment de Roumanie **			
Zurich	39,30	41,10	35,20
Berne	39,50	36,30	34,30
Lausanne	40,90	32,25	33,70
Lugano	45,40	46,25	26,70
IV. Autres céréales **			
Zurich	41,30	44,15	44,60
Berne	44,95	40,60	43,80
Lausanne	42,40	34,65	43,10
Lugano	57,60	57,85	27,10

* Tarif exceptionnel suisse applicable au froment panifiable.
** Tarif exceptionnel 6.

(1) Cf. tab. 1, Introduction, p. 4.

(2) D'après tarifs en vigueur en 1938. Voir chapitre IV pour les prix de transport terrestres et chapitre V pour les frêts maritimes et frais portuaires.

cées. En fait, cette constatation nous amène à poser les questions suivantes. Jusqu'où une marchandise en provenance de Gênes, de Marseille ou du Nord peut-elle voyager sans se heurter à la concurrence des autres acheminements ? Jusqu'où s'étend la zone de pénétration incombant à chaque rival et quel trafic en potentiel peut-il espérer en abaissant le prix de transport par des mesures tarifaires et portuaires appropriées ? Les réponses à ces questions nous sont données par les figures 2, 3, 4 et 5, celles-ci représentant les différentes zones de pénétration des ports en compétition valant successivement pour des transports de froment panifiable, autres céréales soumises au tarif exceptionnel suisse n° 6, charbons anglais et autres marchandises comprises dans les classes I à IV de la tarification suisse (1).

(1) La méthode à laquelle nous avons recouru pour déterminer les limites de coût de ces différentes zones de pénétration est la suivante :

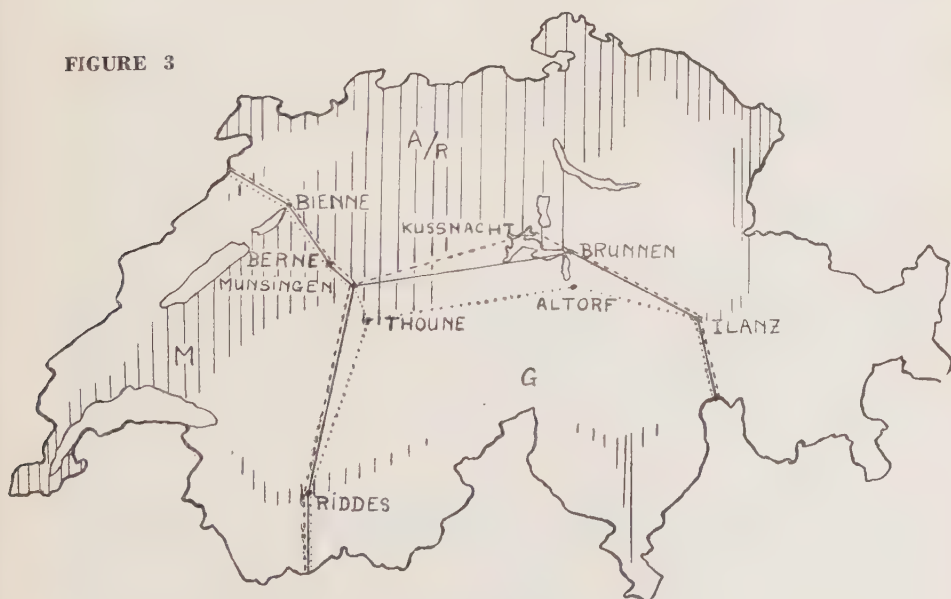
L'interdépendance du coût de transport et de la distance faisant que les variations de l'un influent automatiquement sur les variations de l'autre nous permet de rechercher ces diverses limites de coût. Supposons pendant quelques instants que, d'une part, tous nos prix de transport arrivent à parité à nos frontières et que, d'autre part, la concurrence des réseaux ferroviaires étrangers disparaisse. Dans ce cas, deux transports concurrents (soit, par exemple, deux transports de houille en provenance d'Angleterre, l'un acheminé via Rotterdam, l'autre via Gênes et pénétrant en Suisse, le premier par Bâle, le second par Pino) se rencontrent, sur la relation Bâle-Pino, à prix égaux, en un point A situé à égale distance de Bâle et de Pino, en l'occurrence 142 km. Ce cas étant plutôt rare, les écarts, c'est-à-dire les différences de prix de transport globaux concurrents calculés jusqu'aux points-frontières suisses enregistrées, qui se produisent en faveur de l'une ou de l'autre voie se traduisent immédiatement par un gain en kilomètres sur parcours suisse par rapport au point A. En sachant que cet écart au bénéfice du prix de transport de la dite houille expédiée via Rotterdam est de 2,20 fr. (Cardiff-Bâle via Rotterdam 15,00 fr., Cardiff-Pino via Gênes 17,20 fr., différence 2,20 fr.) on obtient pour celui-ci un gain en distance correspondant de 20 km. tiré du barème du T. E. 20. Les prix de transport de cette houille acheminée respectivement par Rotterdam-Bâle et Gênes-Pino arriveront donc à parité en un point distant de 162 km. ($142 + 20$) de Bâle et de 122 km. ($142 - 20$) de Pino. L'opération peut être répétée autant de fois que les écarts divers le commandent et pour autant de produits considérés, en tenant compte, toutefois, pour ces derniers, des différents barèmes qui leur sont appliqués. Ici, nous nous sommes arrêtés à des transports de houille sur la relation Bâle-Pino, mais il est évident que le processus se déroulerait de même pour les lignes de Iselle-Genève, Iselle-Vallorbe, Pino-Waldshut ou toute autre relation quelconque. En effet, il nous faut tenir compte ici des possibilités de concurrence des réseaux ferroviaires étrangers pour lesquelles la taxe de concurrence est appliquée. Dans ces cas, il suffira de ne considérer que l'acheminement pour lequel la taxe de transport a été calculée et non pas celui par lequel la marchandise est effectivement transportée (par exemple, relation Pino-Waldshut à la place de Pino-Bâle pour les marchandises à destination de Zurich).

Délimitation des zones de pénétration afférentes aux divers ports en compétition pour les transports de froments panifiables (fig. 2) et autres céréales soumis au T. E. 6 de la tarification suisse (fig.3) (1).

FIGURE 2



FIGURE 3



IIII Zones où se situent les moulins de commerce.
zone de pénétration afférente à M = Marseille; A/R = Anvers/Rotterdam;
G = Gênes.

Limites de coût de pénétration pour les céréales en provenance
— — — de Roumanie ————— d'Argentine du Canada.

(1) Détermination de la situation des divers moulins d'après les cartes annexées au 146^e fascicule des statistiques de la Suisse. Les exploitations commerciales et industrielles 1939, Bureau fédéral des statistiques, Berne 1945.

Délimitation des zones de pénétration afférentes aux divers ports en compétition pour les transports de houille (fig. 4) et de marchandises diverses compris dans les classes I à IV de la tarification suisse (fig. 5) ⁽¹⁾.

FIGURE 4



Principaux centres industriels réunissant les industries

○ des machines

▲ métallurgiques et de l'aluminium

□ chimiques

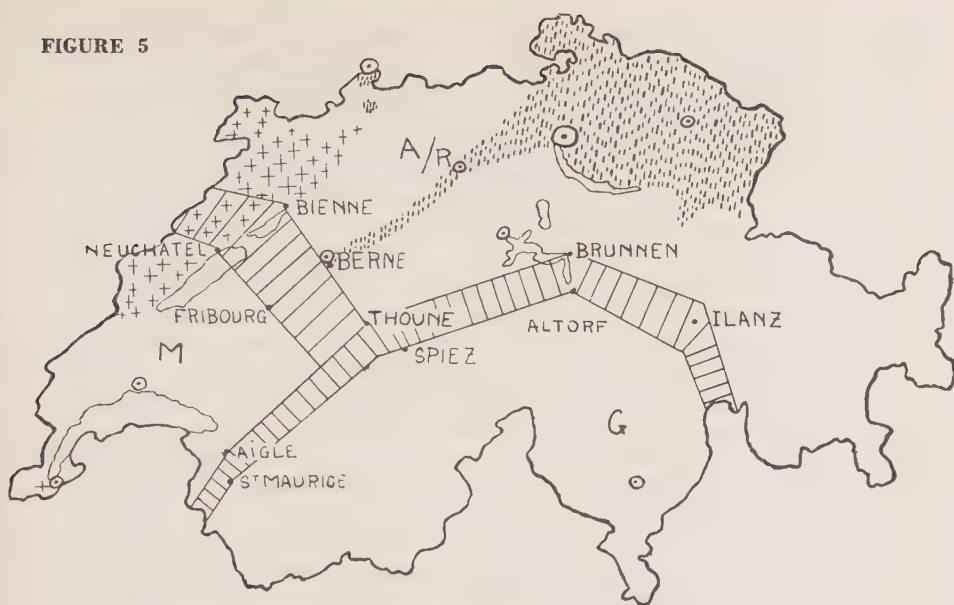
zone de pénétration afférente à Ro = Rouen; A/R = Anvers-Rotterdam; G = Gênes.

De cette recherche de la détermination des diverses zones de pénétration, il ressort, en effet, en tout premier lieu, que les ports de la Méditerranée et ceux de la Mer du Nord se partagent différemment les faveurs du transit suisse (2). Si ces zones de pénétration varient en étendue suivant la provenance et la nature des marchandises transportées, ces variations, interdépendantes les

(1) Détermination de la situation des diverses industries d'après les cartes annexées au 146^e fascicule des statistiques de la Suisse. Les exploitations commerciales et industrielles en Suisse 1939, Bureau fédérale de statistique, Berne 1945.

(2) Pour certains trafics, on peut compter avec une quatrième zone, de petite étendue, comprenant quelques stations de la Suisse orientale, à destination desquelles le transport des marchandises revient meilleur marché par les voies ferrées allemandes et suisses reliant Hambourg à ces dites stations via les points-frontières germano-suisses situés bien à l'est de Bâle que par la voie mixte du Rhin et des chemins de fer suisses.

FIGURE 5



Principaux centres industriels réunissant les industries :

- ▦ de la laine, du coton, de la soie et de la broderie
- ⊙ du papier
- + horlogères.

zone de pénétration afférente à M = Marseille; A/R = Anvers/Rotterdam; G = Gênes.

||||| Limites extrêmes de coût de pénétration entre lesquelles se situent les diverses limites de coût des différentes marchandises prises en considération.

unes des autres, ne sont, cependant, que peu considérables pour les trafics entrant dans les classes du tarif normal de la tarification suisse et pour celui des céréales auquel s'applique le tarif exceptionnel n° 6. Comme nous l'avons déjà dit auparavant, cette situation résulte uniquement de la cherté des chemins de fer fédéraux, l'avantage d'un prix de transport global plus réduit jusqu'à la frontière suisse dont pourrait bénéficier l'un des concurrents étant neutralisé rapidement par la dite cherté. Etant donné que les limites des zones de pénétration passant par des régions pauvres quasi-inhabitées et peu industrielles sont éloignées de quelque 50 km. des premiers centres de consommation, de ce fait, tout effort entrepris par l'un des concurrents ferroviaires ou portuaires en présence dans le but de diminuer ses frais de transport ou de manutention et, par là-même, d'attirer un trafic supplémentaire est voué d'avance à un résultat négatif (1). Seul pour les trans-

(1) C'est ce que nous avons déjà pu constater au chapitre V de la deuxième partie lorsque nous avons traité des différentes phases de concurrence entreprises par les chemins de fer italiens.

ports de froments panifiables dont les prix de transport sont à l'avantage de l'acheminement italien (1), le port de Gênes retire un bénéfice appréciable de l'application de taxes exceptionnelles particulièrement avantageuses à ces derniers sur parcours suisse, puisque les limites extrêmes de son arrière-pays s'avancent profondément en territoire suisse jusqu'aux environs de Zürich/Winterthour, au nord et de Aigle-Lyss, à l'ouest (2). A vrai dire, pour tous les autres trafics, à l'exception de celui des houilles anglaises de caractère particulier, l'étendue de la zone afférente au port de Gênes n'est pas moindre que celle revenant respectivement aux havres septentrionaux et marseillais et, plus particulièrement, à ce dernier, mais celle-ci comprenant de vastes régions montagneuses est trop peu riche pour que le port ligure puisse en tirer de substantiels trafics. Quant à l'influence que ce port pourrait exercer en Suisse romande, celle-ci est repoussée par les avantages qu'accordent au transit suisse les chemins de fer français sur la relation Marseille-Bouveret, évitant ainsi à celui-ci le transport trop coûteux sur voie suisse partant de Genève.

Le port de Marseille, pas plus que son rival direct, ne peut prétendre à un accroissement de son transit suisse, car, à moins d'obtenir des chemins de fer français qu'ils réduisent fortement leurs taxes sur les relations Marseille-gares frontières occidentales franco-suisse, non seulement il ne peut pas étendre son influence sur la zone de pénétration rotterdamoise/anversoise, en ce qui concerne le trafic des froments panifiables, le prix de transport via Marseille jusqu'à la frontière suisse étant aussi élevé que celui calculé jusqu'à Bâle, mais encore il ne peut pas compter sur un trafic composé d'autres marchandises dont les principales sources se situent, en majeure partie, en Suisse allemande et, plus particulièrement, à proximité du port de Bâle.

Pour le transit des houilles anglaises, comme on peut le voir, le port de Rouen vient se substituer à celui de Marseille, étant donné que le prix de transport d'une tonne de charbon au départ de Cardiff et à destination de Genève revient plus cher par ce dernier port que par le premier, comme l'indiquent les chiffres suivants :

I Frets maritimes	via	
	Rouen	Marseille
	en fr. par t.	
Cardiff-Rouen	4,25	
Cardiff-Marseille		6,90

(1) C'est ainsi que pour les froments en provenance d'Argentine, par exemple, le prix de transport s'élève à destination de Pino via Gênes à 32,00 fr. tandis que celui à destination de Genève via Marseille se monte à 37,70 fr. et celui à destination de Bâle via Rotterdam et Anvers à 37,80 fr.

(2) Comme nous l'avons déjà vu au chapitre V, p. 94-95, grâce au seul jeu des taxes exceptionnelles applicables au froment panifiable, la limite de

II Prix de transport terrestres y compris frais portuaires

Rouen-Genève	12,00	
Marseille-Genève		11,55
Total	16,25	18,45

Ainsi, grâce à des prix de transport terrestres Rouen-points frontières suisses particulièrement réduits, la zone afférente à ce port englobe non seulement la Suisse romande mais comprend également une vaste région appartenant communément à ce dernier et aux havres de la Mer du Nord dont la limite-est est jalonnée par les stations de Waldshut, Brugg, Zurich, Brunnen et Ertsfeld. Cette caractéristique d'une zone communément afférente aux trois ports de Rouen, Anvers et Rotterdam est due à ce que les prix de transport demandés sur les trois acheminements concurrents aboutissant tous les trois à Bâle sont pratiquement égaux ou ne diffèrent l'un de l'autre que légèrement, eu égard aux oscillations des frêts rhénans. Par là-même, la limite de coût, indistinctement marquée, fluctue continuellement entre les deux limites fixes extrêmes de Delle, Delémont, Moutier, Granges, Zollikofen, Berne, Thoune, à l'ouest et Waldshut, Brugg, Baden, Zürich, Brunnen à l'est, stations pour lesquelles les transports de charbon anglais reviennent moins chers en transitant par les gares-frontières de Delle-Porrentruy, le Locle, etc..., respectivement, Waldshut, Constance, Schaffhouse, etc., comme le montre la comparaison des prix suivants :

Prix par t. en fr.

par

	Rouen- Delle	Rotterdam/ Anvers-Bâle
--	-----------------	---------------------------

Limite ouest :

Porrentruy	17,45	—
Delémont	20,65	20,70
Granges (par Le Locle)	24,10	24,10
Zollikofen	24,90	25,00

Limite est :

par

	Rouen- Delle	Rotterdam- Anvers- Waldshut
--	-----------------	-----------------------------------

Waldshut	—	19,00
Brugg	22,65	22,40
Baden	23,15	22,60
Zurich	25,40	24,65

coût de la zone de pénétration gènoise a été repoussée bien au delà de son tracé antérieur.

Par suite du bon marché du coût de la tkm. sur parcours suisse et de la forte dégressivité du barème du tarif exceptionnel 20, cette zone de pénétration bâloise communément afférente aux ports de Rouen et Anvers/Rotterdam est, comme on le voit, très vaste.

En résumé, on peut dire que si les ports méditerranéens sont handicapés vis-à-vis de leurs concurrents nordiques, la cause de cet handicap n'est pas seulement à rechercher dans le bon marché de la voie rhénane ou la cherté des chemins de fer suisses, mais également et surtout dans la concentration dans la partie septentrionale de notre pays des industries et centres de consommation (1).

(1) Il est vrai, qu'inversement, les industries, partant les zones d'activité économique intense, ont tendance à se grouper là où l'accès des transports leur est garanti et où ceux-ci reviennent à meilleur compte, mais il n'en est pas moins vrai, eu égard au relief caractéristique de notre pays, que cette concentration s'est effectuée et localisée de façon plus intense que dans d'autres pays, d'autant plus que les gisements houilliers du bassin rhénan se trouvaient relativement à proximité.

Chapitre X

La situation actuelle dans le domaine de
l'acheminement du trafic Suisse d'Outre-Mer

La deuxième guerre mondiale devait fatalement apporter, avec elle, des perturbations dans l'acheminement de nos importations en entravant ou en arrêtant le fonctionnement normal des transports sur les différentes voies de trafic tant maritimes que terrestres. C'est ainsi que, dès le début des hostilités, comme le montre le tableau 33, toute navigation cessa sur le Rhin pour ne reprendre que partiellement, en 1941, et seulement entre les ports fluviaux allemands et celui de Bâle.

Trafic rhénan à Bâle durant les années de guerre (1)

Tableau 33.

ANNEES	TRAFIC D'AMONT	TRAFIC D'AVAL	TOTAL
	en tonnes		
1940	—	—	—
1941	429.646	17.055	446.701
1942	992.547	112.930	1.104.577
1943	1.001.056	90.403	1.091.459
1944	569.167	101.262	670.429

Pendant les années de guerre, la Suisse dut s'adresser successivement aux ports méditerranéens de Marseille et de Gênes, puis à celui de Lisbonne, pour le transit de son trafic. Il n'était plus question pour elle de rechercher la voie la plus économique pour l'acheminement de ses importations, mais bien celle qui lui permettrait, à tout prix, d'assurer son existence quel que fût le mode de transport utilisé.

Dans de telles conditions, il est évident que le coût de transport de ces importations, déjà influencé défavorablement par les

(1) Rheinquellen 1940-1944.

nombreux facteurs de troubles économiques inhérents à la guerre, devait atteindre des chiffres astronomiques comme l'indiquent les données suivantes (1) :

En mai 1944

	Café	Sucre Prix par t.	Coton en fr.	Blé
de Lisbonne à Genève				
par train	318,00	318,00	325,50	300,00
par route	222,50	234,50	281,00	212,00
via Marseille	206,00	185,50	365,00	—
de Lisbonne à Iselle				
via Gênes	201,00	168,00	348,50	—
de Marseille à Genève	27,00	19,50	26,00	12,80
de Gênes à Iselle	32,00	23,45	23,20	11,50

Si le problème de l'acheminement du trafic suisse, durant les deux années qui suivirent immédiatement la fin de la guerre, fut encore et essentiellement dominé par des considérations d'ordre technique, en rapport étroit avec l'état des ports maritimes et des voies de communication tant fluviales que ferrées, et leur aptitude au transit ou au transport des marchandises, à l'heure actuelle, étant donné que la Suisse dispose à nouveau du libre choix de la voie d'acheminement pour le transport de ses importations et exportations, comme auparavant, celui-ci relève uniquement du coût de transport.

Maintenant que l'industriel suisse, pour l'écoulement de ses produits sur les marchés étrangers, va se retrouver en face d'une concurrence redoutable et en raison même de l'importance de ce coût de transport pour l'équilibre de notre économie, il est heureux que la lutte pour le trafic suisse ait repris toute son ampleur passée.

Mais si cette lutte est sévère, violente, voire encore plus âpre qu'avant la guerre, en raison du désir plus vif des diverses nations concurrentes d'obtenir des devises appréciées qui leur sont indispensables, elle reste, cependant, subordonnée à la situation économique régnant dans ces pays. En fait, la structure économique de ceux-ci, à des divers degrés, ayant été fortement ébranlée par la guerre, les conditions de concurrence pour l'acheminement de nos importations s'en sont trouvées passablement modifiées.

L'instabilité des monnaies et des économies, l'inflation plus ou moins grave enregistrée dans ces pays, ainsi que des mesures

(1) E. Korman : « Die Bedeutung einer baldigen Wiederaufnahme des Schiffverkehrs auf dem Rhein bis Basel in tarifarische und wirtschaftliche Bedeutung », cf. Rheinquellen 1945.

monétaires et économiques prises par les états dans le cadre des plans de relèvement national, de conception libérale ou dirigiste, devaient fatalement influencer fortement sur la tarification des chemins de fer, l'établissement et les variations de leurs taxes, ainsi que sur les modalités de règlements des paiements internationaux, partant, de façon indirecte, sur les prix de transport de nos importations.

C'est ainsi que, par exemple, la suppression temporaire des tarifs de transit en France, compensée quelque peu, d'ailleurs, par un système de réductions des prix de transport accordées au trafic de transit, et, plus particulièrement, la fixation arbitraire du taux de change d'un franc français surévalué par rapport à sa valeur réelle ont rendu impossible tout transport sur parcours français. Grâce à un système plus souple de convertibilité du franc suisse en liras, les chemins de fer italiens, non seulement ont conservé intacte la quote-part qu'ils s'étaient acquis durant les années d'entre-deux guerres, mais ont également attiré sur leur réseau de nouveaux trafics dans des proportions considérables, comme l'indiquent les données suivantes se rapportant au trafic du port de Gênes avec la Suisse en 1938 et 1946 :

	Importations	Exportations	Part du trafic suisse en %
	en t.	en t.	
1938	143.893	43.963	2,5
1946	543.236	31.846	12,3

Voici d'ailleurs un aperçu des coûts de transport des céréales en avril-mai 1947 des différents acheminements considérés ainsi qu'un tableau comparatif de leurs écarts d'avec ceux de 1938 (1).

Frets rhénans Anvers/Rotterdam-Bâle

	Prix par t. en fr.
a) céréales en vrac (lot de 500 t. et plus)	
céréales lourdes	23,00
céréales légères	24,50
b) céréales en sacs (lot de 100 t. et plus)	
céréales lourdes	35,50
céréales légères	37,00

Prix de transport Marseille-Genève

a) froments (tarif 2 bar. 259 -34 %)	16,90
b) autres céréales (tarif 2 bar. 248 -40 %)	20,25

(1) D'après les données de la Maison André et Cie à Lausanne et de la Direction Générale des C. F. F. à Berne.

Prix de transport Gênes-Iselle/Pino

a) blé, maïs, riz (classe 82 + 200 %)	
groupe I	13,94
groupe II	10,80
groupe III	9,06
b) autres céréales	
groupe I	17,68
groupe II	13,70
groupe III	11,49

Démarcation des différents groupes pour les envois de céréales depuis Gênes à Iselle-Pino et Chiasso et qui entrent en Europe via Gibraltar.

Groupe I : stations comprises à l'intérieur de la zone de Bouveret, Aigle, Frutigen, Brunnen et Bad-Ragaz.

Groupe II : stations comprises entre les limites du groupe I et de Montreux, Genève, Vallorbe, Granges-Marnand, Münsingen, Sarnen, Richterswil, Lachen et St-Margrethen.

Groupe III : pour toutes les stations situées au nord de la ligne du groupe II.

Pour toutes les marchandises qui ne rentrent pas par Gibraltar, ce sont les prix de transport du groupe I qui sont applicables, quelle que soit la station destinataire suisse.

Comparaison des écarts des prix de transport terrestres des céréales calculés jusqu'à la frontière suisse en 1938 et 1947.

Tableau 34.

	FROMENTS		MAIS, RIZ		AUTRES	
	1938	1947	1938	1947	1938	1947
Prix par tonne en francs.						
<i>En faveur de Gênes en concurrence avec</i>						
Marseille	4,65	6,10	3,50	9,45	2,75	6,55
Rotterdam	5,50	12,20	5,50	12,20	4,50	11,00
<i>En faveur de Marseille en concurrence avec</i>						
Rotterdam	1,00	6,00	2,00	3,00	3,00	4,00

Indépendamment du renchérissement des prix de transport, on constate d'après ces données et, plus particulièrement, celles du tableau comparatif des écarts que les conditions de concurrence ont nettement évolué en faveur de l'acheminement italien. C'est, en effet, grâce aux taxes de transport ferroviaires relativement basses applicables au trafic suisse sur parcours italien que le port de Gênes a pu s'attirer un transit de nos importations quatre fois plus important que celui d'avant-guerre. C'est cependant sur-

tout au détriment du port de Marseille que celui-ci s'est acquis cette part supplémentaire de trafic. En effet, les écarts ci-dessus constatés en se rapportant uniquement aux prix de transport ferroviaires ou fluviaux ne représentent guère la situation telle qu'elle se traduit lorsqu'on considère les prix de transport globaux. Aux taxes de transport ferroviaires ou fluviales viennent s'ajouter les frets maritimes et les frais portuaires, et si les écarts des premiers n'ont que très peu varié, ceux des seconds, par contre, se sont considérablement modifiés, par suite du renchérissement des frais portuaires constaté dans les ports méditerranéens. C'est ainsi qu'actuellement les frais de transbordement d'une tonne de céréales en vrac ne s'élève qu'à 2 fr. à Anvers et à Rotterdam, tandis qu'il faut compter pour la même opération 6 à 7 fr. à Gênes et même 8 à 10 fr. à Marseille. On voit donc par là que l'écart de 6 à 9 fr. en faveur du port de Gênes en concurrence avec Marseille va plutôt en s'accroissant et se reporterait ainsi à 8-10 fr. (les frets maritimes sur ces deux ports étant identiques) tandis que celui de 10-12 fr. en faveur du dit port en concurrence avec Rotterdam/Anvers est fortement atténué par la cherté des opérations effectuées dans le havre italien et se ramèneraient ainsi à 4-6 fr., écart des frets maritimes compris, soit une différence approximativement analogue à celle observée en 1938. De ce fait, les limites des zones de pénétration gênoise se trouvent repoussées plus à l'ouest, la zone marseillaise allant plutôt en se rétrécissant, tandis qu'au nord elles restent peu changées comme nous le montre le tableau 35.

La détermination des zones (groupes) entreprise par les chemins de fer italiens pour l'application de leurs taxes différentielles vient d'ailleurs confirmer les particularités de cette situation. Alors qu'auparavant, les limites de la zone I passaient par Mar-

Prix de transport globaux des froments panifiables en 1938 et 1947 (1)

Tableau 35.

DESTINATIONS	Rotterdam/Anvers		Via Marseille		Gênes	
	1938	1947	1938	1947	1938	1947
Prix en francs par tonne						
Zurich	47,80	106,00	52,50	115,80	46,60	106,20
Brunnen	49,00	108,20	50,35	116,10	45,10	104,40
Berne	48,00	107,20	47,80	111,40	47,30	104,70
Lausanne	49,60	108,50	43,65	106,50	46,20	104,10
Aigle	51,30	110,50	41,05	107,50	43,70	103,00

tigny-Thoune-Ziegelbrücke, celles-ci actuellement atteignent les stations de Bouveret-Aigle-Frutigen-Brunnen-Ziegelbrücke.

(1) D'après données de la Direction Générale des C. F. F. à Berne.

Ce simple exemple nous démontre une fois de plus comment un concurrent sait instantanément profiter de la faiblesse, même momentanée, de l'un de ses rivaux et ce que nous pourrions attendre de l'élimination de l'un ou de plusieurs de ceux-ci.

Il est intéressant de noter également ici l'évolution de la tarification de transit des chemins de fer italiens en rapport étroit avec la provenance des marchandises. C'est ainsi qu'auparavant, alors que nous recevions de grandes quantités de céréales des pays danubiens, les taxes différentielles étaient applicables de même façon, tant aux trafics méditerranéens qu'aux trafics d'outre-atlantique ou d'outre-pacifique, tandis qu'aujourd'hui, étant donné que cette source d'approvisionnement est momentanément tarie et que nous nous adressons principalement à nos fournisseurs américains, la détermination des zones n'est valable que pour les trafics passant par Gibraltar.

Les conditions actuelles sus-mentionnées, en ce qui concerne l'acheminement des importations suisses, ne sont que momentanées, car la situation économique des pays avoisinants est encore trop instable pour que nous puissions l'accepter comme définitive. De toute façon, les hausses régulières des taxes de transport ferroviaires enregistrées dans les différents pays directement touchés par la guerre, en corrélation avec l'augmentation constante du coût de la vie et les variations des taux de convertibilité en francs suisses de celles-ci en rapport avec les dévaluations successives et les dépréciations massives des monnaies, ont engendré une fluctuation permanente des taxes de transport applicables au trafic suisse, fluctuation qui influe directement sur l'élasticité des limites de coût des zones de pénétration afférentes à chaque port.

Si, du fait de ces considérations, à l'heure présente, nous ne pouvons pas encore tirer des conclusions définitives quant au choix de la route la plus économique pour certaines de nos importations, nous pouvons, cependant, sur la base des recherches antérieures et des données actuelles prévoir quelque peu les conditions futures de concurrence, à condition toutefois que la situation économique des pays avoisinants redevienne saine. En effet, maintenant que la lutte pour le trafic suisse a repris de plus belle, il faut s'attendre à ce que celles-ci retrouvent peu à peu leurs particularités de la période d'entre-deux guerres.

Pour que ces conditions changeassent complètement, il faudrait soit l'élimination totale de l'un ou de plusieurs concurrents, en raison même de la structure économique ou du statut politique d'un ou de plusieurs pays avoisinants, soit l'apparition d'un ou de plusieurs nouveaux concurrents, telle, par exemple, la navigation rhodanienne suisse, par suite des travaux de régularisation ou de canalisation qui auraient été entrepris sur le Rhône. Il ne semble pas que de tels cas puissent se présenter dans un tout prochain avenir.

Cependant, en ne considérant que les concurrents actuellement en présence, on peut dire qu'une nouvelle évolution dans les rapports entre concurrents les plus directs ayant trait à la politique des ententes semble se dessiner de façon plus précise, après avoir pris naissance durant les années précédant la seconde guerre mondiale et avoir été interrompue durant les années de guerre.

C'est ainsi que, par exemple, non seulement des accords furent signés entre différentes voies ferrées directement concurrentes, telles les ententes conclues entre la voie française et la voie allemande reliant, toutes deux, les ports d'Anvers et de Rotterdam à la Suisse, ou entre voie fluviale et voies ferrées, tel l'accord de septembre 1939 passé entre la navigation rhénane, d'une part, et les chemins de fer belges, hollandais, allemands et français, d'autre part, dans le but de limiter une concurrence reconnue désastreuse, mais des démarches furent également entreprises par les différentes administrations portuaires responsables, en vue d'arriver à des ententes solides en ce qui concerne la répartition du transit suisse, tels les projets d'accord entre les ports d'Anvers et de Rotterdam ou ceux de Gênes et de Marseille.

Aujourd'hui, indépendamment du nouvel accord connu sous le nom « d'Aver » (1) et conclu le 1^{er} décembre 1947 entre les chemins de fer belges, hollandais et français et la voie rhénane dans le but de limiter la concurrence, des ententes ont été passées entre le port d'Anvers et de Rotterdam, d'une part, dans le cadre de l'union douanière « Benelux » et d'autre part, entre le Consortium de Gênes et la Chambre de Commerce de Marseille, en juin 1947, ces dernières portant, plus spécialement, sur une répartition du transit suisse.

Nonobstant ces divers accords et quoique ces derniers puissent entraîner une légère augmentation des frais de transbordement et des frais de transport terrestres ainsi qu'une répartition du trafic suisse plus rationnelle, la lutte pour l'acheminement de nos importations reste ouverte, puisque d'une part, le champ reste libre aux initiatives de grande envergure devant influencer sur la qualité et la rapidité des opérations de manutention et des transports et que d'autre part, la compétition reste entière entre acheminements nordiques et acheminements méridionaux, ceux-ci ne semblant pas devoir et pouvoir s'organiser en vue d'une entente durable.

Avant de terminer, il nous reste un dernier élément à analyser : le prix de transport sur parcours suisse. Nous avons vu que celui-ci joue un rôle influant dans la détermination du choix de la voie d'acheminement des importations d'outre-mer. Il est donc évident que l'application au trafic des marchandises de nouvelles

(1) Abschluss eines Abkommens über eine Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt.

taxes pourrait changer quelque peu les conditions de concurrence, à condition, toutefois, que les variations des taxes suisses ainsi enregistrées soient suffisamment grandes pour entraîner des gains en km. beaucoup plus faibles ou plus forts que ceux correspondant aux écarts antérieurs. Or, depuis 1939, les tarifs en vigueur n'ayant été augmenté, à deux reprises, en 1944 puis, tout dernièrement, en février 1948, que de 10 % chaque fois, ce relèvement des tarifs est encore trop insignifiant pour pouvoir jouer un rôle de premier ordre dans le choix de la voie d'acheminement du trafic suisse.

CONCLUSIONS

Placée au cœur de l'Europe, malgré sa situation géographique défavorable, la Suisse, hinterland international des ports maritimes allemands, hollandais, belges, français et italiens, jouit d'un privilège considérable en disposant pour l'acheminement de ses importations d'un riche choix de voies de communication la reliant à ces ports et entre lesquelles s'exerce une âpre concurrence pour l'acquisition de son trafic permettant ainsi à ce dernier d'emprunter la route la plus économique.

C'est la voie rhénane, cependant, qui, grâce à ses frêts particulièrement bas, accapare la majeure partie du trafic suisse d'importations et reste la cause déterminante de l'acuité de la lutte engagée entre les différentes voies en compétition. La concurrence des acheminements méridionaux serait, cependant, pour elle beaucoup plus redoutable si, eu égard au relief caractéristique de notre pays, les centres de consommation ne se situaient pas, en général, au nord de la chaîne des Alpes, à proximité relative du port de Bâle, et si les chemins de fer suisses n'étaient pas obligés de mettre en vigueur sur leur réseau des tarifs excessivement chers annihilant ainsi les avantages que retire le port de Gênes de la plus courte distance géographique le séparant des points-frontières suisses et neutralisant tous les efforts de concurrence entrepris, soit par l'administration des chemins de fer italiens, soit par celle du port de Gênes. Les limites de coût des divers acheminements en concurrence avec les voies de transit italiennes s'étendant au travers des Alpes, vaste région économiquement pauvre, il ne peut, en effet, être question pour ces administrations de soustraire une grande partie du transit suisse afférent soit aux ports du Nord, soit au port de Marseille en réduisant leurs tarifs portuaires ou de transit de façon considérable, les écarts de prix en leur faveur qui en résulteraient ne correspondant sur parcours suisse qu'à des gains en km. insignifiants. Seuls, pour les trafics de froment panifiables auxquels sont applicables des taxes suisses particulièrement dégressives, ces gains reflètent plus d'importance et peuvent, par conséquent, amener au port de Gênes un trafic de transit supplémentaire intéressant, d'autant plus qu'ici la limite de coût est fixée très au nord.

Marseille, dans sa lutte avec les ports septentrionaux pourrait s'adjuger une plus grande part de ce trafic si les chemins de

fer français mettaient en vigueur des tarifs spéciaux de transit excessivement réduits, à parité avec les frêts rhénans, sur les relations Marseille-gares frontières franco-suisse comprises entre Genève et Bâle. Ce port jouit donc d'un transit en potentiel intéressant, transit que Gênes ne peut espérer s'octroyer, par suite du trop grand éloignement des frontières italiennes des points-frontières de transit suisse des voies de trafic détournées via Modane.

Quant aux frêts maritimes et frais portuaires, ils ne jouent qu'un rôle secondaire dans le bon marché de telle ou telle voie d'acheminement, le bon marché des frais de transport terrestres restant le principal élément déterminant du bon marché des frais de transport globaux de la dite voie.

Une nouvelle orientation semblant se dessiner dans les rapports entre concurrents, eu égard aux ententes survenues entre les ports directement rivaux et celles conclues entre les voies d'acheminement terrestres également directement concurrentes, engendrant, par là-même, un mouvement de hausse des frais de transport du trafic en question, il est dans l'intérêt de la Suisse de soutenir un quelconque projet de construction de nouvelles voies d'acheminement et, plus particulièrement, de régularisation ou de canalisation du Rhône établissant ainsi la liaison fluviale entre Genève et Marseille, dont la réalisation en provoquant de la concurrence influencerait favorablement sur le coût de transport de ses importations.

CURRICULUM VITÆ

Né à Cannes le 29 septembre 1921, de parents suisses, j'ai été élevé à Paris jusqu'en 1936 et ai suivi dans cette ville les écoles primaires et secondaires. Par la suite, habitant à Genève, j'ai obtenu, en 1939, le diplôme et, en 1940, la maturité commerciale de l'Ecole Supérieure de Commerce de cette ville.

Après avoir travaillé 1 an à la Chaux-de-Fonds, j'ai repris les études en m'immatriculant à l'université de Zürich (Rechts-und Staatswissenschaftliche Fakultät). Le 29 octobre 1949, j'ai subi avec succès les dernières épreuves orales de l'examen de Docteur œconomicæ publicæ.



